انترنا فالمساور المساور المساو

مجلة اقتصادیه دوریه دولیه شامله تنصدر سن لندن سغریا وتورع فی جینع انجاد العالی

Port Said Tunnel

- زياد بهاء الدين لانترناشيونال
- ملفات وخبراء.. خصخصة الوائق المصرية بين التأييك والتنكيك
- اوراق استراتيجية .. دروس مستشادة من الحرب المسراتينية اللبنانية في الجال اللهجري
 - الهجرة الغير شرعية مالى اين. . ؟
 - ◄ الأهمية الإقتصادية الظهير ميناء شرق بورسعيك
 - الاستثمار في مصر الحروسة الاصل والصورة



مع الجدول الشتوى الجديد اعتبارا من نوفمبر القادم

Elm .

المرحلات اسبوعيا

ايام (الثلاثاء-الجمعة-السبت-الاحد) عاليام (الثلاثاء-الاحد)

بالاضافة الى رحلاتنا المنتظمة

القادرة / فراتفقورها في منافرة المنافرة المنافر





مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة Periodical International Economic Magazine AS&A Publishing Limited Registration No. 04761267 Camden Road, Camden Town London NW1 9DR DX:

57074 Camden town مستشار التمسرير

عاصع السيد أحمد

رثيس التهريس

سيد عبد المنعم سيد

المستشار القيانوني المستشار حميد حميود بدر

المامي بالنقض مشسرف التشسريس

عبد السلام السيد أعمد عدير ألتهــريــر

نشأت الديعي

المكاتب والمراسلون جمهورية مصر العربية القاهرة Tel. +2-0122586455 اسكندرية Telefax. +2-03-4275117

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk أسرة التهرير

(+2) 0123184320 * ربان أحمد بدوى

(+2) 0129326936 ۽ سهير ڪميس (+2) 0106929403 * شرين جلال

(+2) 0103954631 * صفاء القلاوي

غيد الرحيم مصطفى 0124614924 (2+)

(+2) 0122833584 * ميادة محمود

(+2) 0129077337 ه باسمين عبد الجيد سوريا

* ربان/ رامي تحوف

0096394231001 محمول 0096394239440

0096343714536 فاكس

* السعودية - جدة تليفون: (6369985) - (2) - (6369985)

قاكس: (6369459) - (2) - (6369459)

* شریف صلاح مختار نليفون: 4167250912 - 1+

ولنا تلمة

بقله مستشار التحرير

البرنامج النووي السلمى المصري

إن البرنامج النووي السلمي المسرى له تاريخ طويل يعود لعام 1955 عندما أنشات مصر لجنة الطاقة الذرية برئاسة جمال عيد الناصر، وفي عام 1957 كانت بداية مؤسسة الطاقة الذرية التي أدت الى التفكير في توليد الكهربا- وتحلية ميأه البحر،

وفي هام 1964 قامت مصر بطرح مناقصة عالمية لإنشاء محطة نووية لتوليد الكيرباء إلا أن هزيمة عام 1967 تسببت في إيقاف هذا المشروع، وبعد حرب 1973 تم إنشاء هينة المجطات النووية لتوليد الكهرباء طبقاً القانون رقم 13 السنة 76، وتم اختيار الضبعة موقعاً لإنشاء محطات نووية فيها إلا أن حادثة تشرنوبيل التي رفعت في الإتحاد السوفيتي عام 1986 أوقفت المشروع: وقد أكد الخيراء على أن مصر في عاجة إلى 20 محطة تووية خلال العشرين عاماً القادمة لإمكان تجلية مياه البحر، وانقاذ مصر من أزمات الكهرياء والمياه المتوقعة خاصة وأن هذا هوالاتجاه السائد في العالم.

لقد طالب الرئيس محدد حسنى مبارك في ختام المؤتمر الرابع للحزب الوطنى البدء في وضع إستراتيجية جديدة متكاملة للطاقة النووية لإستخدامها في الأغراض السلمية،. ولذا أصدر الدكتور حسن يونس وزير الكهرياء والطاقة تعليماته بضرورة الإستمرار في إستكمال الدراسات وتحديثها دورياً أولاً بثول، وإعداد الكوادر البشرية وتدريبها ليكونوا على دراية بالتطورات الحديثة في مجال القوليد النووى ، إن مصر لديها أكثر من توقع مناسب الإقامة المفاعلات النووية، وقد جاء في تقرير لوكالة الأنباء الفرنسية أنه بالرغم من تصاعد هجم الخطر النووى الإسرائيلي والقلق الدولي بالنسبة لبرنامج إيران النووى ، وتخطيط تركيا لبناء ثاثث معطات للطاقة النووية بملول عام 2012 فإن الأمر المتوقع هو دخول مصر السباق النووى واستثناف الأبحاث النووية المصرية بشفافية وعلانية كاملة مع الإلتزام بالشرعية الدولية وقوانينها، بجانب الإستحداد بكل قوة للصعوبات السياسية المتوقعة، وتهيئة الرأى العام المصرى بمتطلبات الدخول في معترك الطاقة النووية السلمية وخاصة الاحتياجات الفعلية لهذا المشروع خلال السنوات العشرين المقبلة، وبالإطار القانوني الدولي الذي يمنح مصر المق في المصول على الطاقة النووية السلمية بانتفاون مع القوى الكبرى وحسب بروتوكولات التفتيش والتمقيق التي تقوم بتطبيقه الوكالة الدولية للطاقة الذرية خاصة وأن من أهم الأسباب الدافعة لإستخدام الطاقة النووية إرتفاع تكاليف الطاقة الناتجة عن النفط الذي أصبح لا يكفي إلا لسنوات معدورة، هذا بجانب أن المحطات النووية من الأجيال الجديثة يتوفر بها عنصر الأمان وزيادة العمر الإفتراضي لها الذي وصل إلى 60 عاماً بعدما كان 30 / 40 عاماً فقط

ومن أولى غطوات البدء في تنفيذ مشروع استخدام الطاقة النهوية في مصير الإجتماع الأول الذي عقده المجلس الأعلى للطاقة برئاسة الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء حيث تقرر تشكيل مجموعة وزارية مصغرة تضم 5 وزراء مهمتها القيام بوضع محددات سريعة لكيفية التحرك نحو البديل النووى مع تصوراتها حول هذا المشروع، والبدء فوراً في دراسة هذا البديل نظراً لتزايد الحاجة إليه في مصر بعدما أصبح معدل الاستهلاك يفوق معدل الثمق وقد عرض أحمد يونس وزير الكهرياء في الاجتماع تقريراً أوضح فيه أن مصر تعد من أفضل الدول المائلة لها من حيث إستغلال الكهرياء، وأن هناك حاجة لإمكانية اللجوء إلى البدائل غير التقليدية مثل الطاقة النووية نظراً لتوافر عنصر الأمان بها، واستعرض الاجتماع تقريراً من وزير البترول أشار فيه إلى أن السوق المصرية استهلكت ما قيمته 20 مليار دولار بالأسعار العالمية في العام كالماضي 2005 / 2006 من الغاز والبتروكيماويات، كما أن نسبة النمو في قطاع الغاز زادت بنسبة 50% ليصل إحتياطي مصر من الغاز إلى 67 تريليون مثر مكعب، وأن هذا الاحتياطي يكفي لدة 35 عاماً . وقد حدد رئيس الوزراء خلال الاجتماع وظيفة المجلس الأعلى للطاقة التي تنحصر في وضع سياسات الطاقة في مصر والنظر في إسلوب تتفيذها ومتابعاتها دورياً ومساعدة الجائب التنفيذي .

لا كان الأمر يقتضي الاستخدام السلبي للطاقة النووية فلابد من دراسة كل خطوة جيداً خاصة وأن مصر للديها الخيرات والكوادر المُؤهلة التي تمكنها من تنفيذ هذا الشروع وتوفير ضمانات الأمان له، كما أنه من الواجب على العلماء المصريين الهاجرين في الخارج والمتخصصين في مجال الطاقة النووية العودة إلى وطنهم للاشتراك في تنفيذ هذا الشروع الحيوى ، والعمل بجانب الخبرات الأجنبية مع الأجهزة التكنو توجية الحديثة لأن شبابنا في النهاية هو وحده الذي سيشغل الحطات ويقوم بأعمال الصيانة لها.

عاضج السيد أدمد





MINISTRY OF INVESTMENT HOLDING COMPANY FOR MARITIME AND LAND TRANSPORT

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives

Render best services and facilities to container vessels.

Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff. Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

· Terminal area: 435000m2

· Planned annual capacity: 700,000 TEU.

· Equipment: 7 Gantry Cranes.

7 Gantry Cranes.

2 Mobile Cranes.

6 Transtainer (RTG).
34 Reach Stacker.

47 Tractors & Semi-trailers

47 Tractors & Semi-tranet

Inland terminal area: 50000m2 Terminal capacity: 6000 TEU LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority
Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax: 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box: 1239





Daring to be different







HOT LINE 19673 (19 MSE)

Head Office:55 Sultan Hussein St.

Tel:+203 4855001(9 Lines) Fax:+203 4855002



عزيزى المتورع .. عزيزى المصور

إذا كنت تفكر فعر أفضل الصرق التعر تنجز هما أعمالك مع المالم الغارجير

من قضلك توقف فورل عن التفكير

.... فخبراء الشحن الدولير يتحدثون

رويسال للخدمات اللوحستية

ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون

(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص و مدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
 - أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
 - أكبر شبكة وكلاء تغطى جميع أنحاء العالم
 - خدمات الشحن الدولي من و إلى أي مكان في العالم بحراً وجواً • المشروعات - الأمتعة الشخصية - العارض - التخزين والتوزيع
 - خدمات النقل البرى من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
 - التخليص الجمركي من وإلى جميع المواني المصرية (بحرى وجوى)
 - تغطية الشحنات تأمينيا من الباب إلى الباب
 - الفحص المسبق عن السلع الصناعية



مكتب القاهرة: ٢٩ ش فربد - هليوبوليس - القاهرة - مص

مكتب الاسكندرية : ١٠ش المتحف الروماني - المسلة - الكور القاني ت: ٨٥٨١٩٥١ع-٣٠٦٩ +٢٠٦٠ فاكس: ٨٥٨٧٩٩٢، ٢٠. مكتب مبداء السخنة العين السخنة - السويس

ت ۲۲. ۲۷۱ . . ۵۰ - ۲۷۱ . ۲۲۱ فیکس: ۲۲۱ . ۲۷۱ - ۲۷۱ . ۲۷۱ . ۲۷۱ د ۲۲ د ۲۷۱ . ۲۷۱ م مكتب بن سعيد: ٢١ ش الوبرتي = بورسعيد - مصر 44.77- 47079ET: +4.77- 412- 47079E1- 47079E

مكتب مطار القاهرة مطار القاهرة الدولي - مرقز التصدير الدولي - مكتب را ت، عياشر ٢٠٤٨-٢٠٠٢ + ٢٠٢٠ ٢٢٢، ٢٧٢-٢٢٧، ١٧٤ كاركي ٢٠٤

ه بجتمع يوم 2 نوضير الجاري بالقاهرة مجلس الأعمال المسري / الكورى الذي يشارك هيه المؤسس رشيد حمد مرشيد وزير التجارة والمسئامة والسطير الكورى في القاهرة، ويحضر الاجتماع رؤساء ومشلي 26 شركة كورى كبرى تعمل في مختلف القطاعات الإنتصادية والمسئاعية.

» يقام بمدينة أولدنبورج الألمانية معرض الدورة الثانية والثلاثين لكتب الأملغال فى الفترة من 4 إلى 13 تولمبر الجاري تحت رعاية السيدة سوزان ميارك وذلك تقديراً لدورها فى . مجال تعليم الأطفال والشباب ومحو الأمية والدفاع عن حقوق هذه الفقة.

« يعقد يوم 3 نهامبر الجاري بالمدين مؤتمر وزراء خارجية الدول الشاركة في اعمال الله المدينية الأورقية الزمع عقدما يومي 4 و 5 من نفس الشهر، ويشارك في القمة ه أكثر من 35 من رؤساء دول القارة الأفريقية.

ه تقرر إقامة الدورة السابعة المعرض التجارئ العربي الأفريقي في الفترة من 4 إلى 13 و المنطقة المعرضة المنطقة الم نهامبر الجاري بالقامرة حيث تعرض كبريات الشركات المصرية أرض وأجود وأحدث ما وسلت إليه الصناعة المصرية من تقدم ورقي .

تعقد ندوة في دبي يومي 8 و 9 نوفمبر الجارى لمناشئة تأهيل اليمن الإنساج في الاقتصاد الفليجي بمشاركة مسئواين وخيرا من الجانبين، وذلك إستكمالاً للندوة التي عقدت مسئوا أو أمراً.

ه يلقى الرئيس محمد هميش ميارات – لى الاجتماع الشدرك الجلس القدم والضريق — خطاباً سياسياً مما أيم 1.1 توامير البرائين ولله بنناسية إنتتاح المرزة اليرائالية الجديدة ريتالي تضميا المسلل الوطني في الميطة القيانة راستكمال مسيرة الاصلاح السياسي التي تتضمن تصيرات مستورية واسعة، وبعم مسيرة الدومة/اطية، وتوسيع نخاق الملكزكة الشعيدة الرائيزية في مع مجالة التنبية.

« تبدأ عمارا اللجة العليا للمتركة المدينة الرئية بإضماع الغنراء باللامؤ بهم 18 أيسار البطائح بالمبادئة بعد المنافع المنافعة على المنافعة بمنافعة عدد من القضايا المنافعة المنافعة بمجال مكافحة والمنافعة المنافعة المنافعة بمجال مكافحة والمنافعة المنافعة المنافعة بمجال مكافحة والمنافعة المنافعة المن

د يقيم إسر النائل ويقس المحدول «ويحب» . و يقيم إسر النائل ويقس سلطانية وبايرا ورسمية لمسر في الفترة من 14 إلى 16 توفير الهاري، وذلك تقيية لنموة من الرئيس حسنى مبارك، ومدوري الرئيس السنفافوري عكائل وزارت مباحثات مهمة مع الرئيس مبارك تتنايل القضايا الدواية والإظهيدة ذات العدم ذات الم

« تنظم وزارة الدولة المصرية لشنون البيئة بالتعاون مع الاتحاد الأوروبي الإجتماع الوزارى الأورومة بسطى الثالث للبيئة المترر عقده بالقاهرة يوم 20 تولمبر الجاري، وذلك بهنف تنظيف منطقة البحر المتوسط من مصادر التقوث الأساسية.

وزاك بهدك تنظيف منطقة البحر، الموسطة من مصادر الطوي الصامعية. و تجريء الانتشابات البلدية والليادية الجميدة بالبحرين في 25 نيفيس الجاري ، كما ستجريء الانتشابات البحرين في المارج بالسفارات والقسمانيات والبطات الدبلوماسية البحرينية يوم 21 نولمبر الجازي.

بيان بحركة الركاب (قادمون – مغانرون)بموانئ مصر خاتل شهر أغسطس 2006

Stap y	Beegan	dugitally.	4	ign langer	3	ILEQ. ES	Number of	البيسان
117619	0	4274	23108	7551	60550	22136	0	وصول
180528	12899	2614	30680	7531	88127	38677	0	مقادرة
298147	12899	6888	53788	15082	148677	60813	0	الإجمالي

هذه السائات غير نهائية وقابلة للتعديل

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال (غسطس 2006

الميان	الأسكتبرية	· prefix	- cerifier	يورسعيد(غرب)	شرق يور سعيد	المرياق	Strang great	1Kerrs	The said	ILAL (ATL	to the	شرم الشيخ	- Free	الرخمال
سلان يضائع عامة	0	0	157	49	14	34	22	30	7	32	19	0	0	364
diam'r.	0	0	24	4	0	2	1	5	4	0	S	0	0	45
Alexander de	D	0	18	10	0	0	0	24	0	0	2	0	0	54
ماويات	0	0	80	92	87	0	3	1	16	0	2	0	0	281
مان رکاب وسیاها،	0	0	1	32	0	0	14	0	Q	66	29	18	137	297
اخرى	0	0	2	318	1	0	0	0	.0	0	D	0	0	321

خَال شهر أُغَسطُس 2006 بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية

حركة الموانى المصرية

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال اغسطس 2006

at land	li i	e dita	alife	g leaf	of a fare	متقاد غروبة	3	all forms	Milani	April others	1	لياق
		-					-	-			-	الإستشرية
			-	-		-	-	-	-			- Balan
282	1002,35	233.68	65.28	698.39	50.52	4.69		-	67.02	383,91	194.25	Mya
506	520.01	335.51	81.72	102.78	-	28.52		3.84	13.17	\$6.25	1.08	- Straige
102	616.77	604,80	11.23	0.74							0.74	4400
36		-		-							-	daye
4)	14,33	-		14.33		2.88		-	0.03	6.48	494	ou.i
60	291.15		2.60	288.75	83,35	0.01	37.40		6.09	57.87	110.03	4goŽ1
57	50.79			99.79		1.01			88,67	0.13	0.98	Splike
1			٠,									المدراوعة
2	-											Speak pl
137	16.84	-		10.84	0,25	0.53	1.53	0.02	0.18	0.31	8.02	ené
27	144.12	49.61	94.51									GL.O
1251	2690.36	1228.60	255.14	1206,62	134.12	37.64	38.93	3.86	169.16	502,95	319,96	(Lepil)

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال أغسطس 2006

هذه البيانات غير تهاثية وقايلة للتعديل

and a	Il/éry	2,000	4	الإنمال	Magagaga	445-cent	1	agg (prode	Managarith Statement	Çel, j elkeh	de total	البيان
1								-		*	-	الإمكنوية
	1500	-		-							~	Spirit.
282	828,34	214.32	53,33	563,63	77.56	30.64	73,32		351,94	9.39	17.44	Min
936	407.14	314,29	79.89	12,96				. 2	6.98	1.98	4.00	Service Servic
102	662,62	630.34	32.28	1 2 -			-					de Blumb
36	131:83			131.83					131.83			Dayell
40	13.57			13.57	-	1.47		0.03	2.01	8.4	1.68	orgal
60	203,29		3.52	159,77		0.49	51.87		67.62		79.79	Lyuly .
. 57	167.51			167.51		0.48			157,89	6.55	2.59	laller
2	70.76			70.76					70.76			المعراوين
2	12.44			12.44			12.44					ابر القصون
137	32.92			32.92	EII	1.35		9.48	1.14	2.38	26.55	ens)
27	140.34		64.26	76.18		-			68.07		8.01	Tiled .
1251	2670,76	1158.55	253,28	1278.53	79.07	34,34	137.63	0.69	853.24	28,7	140.06	الإجمال

ومان (1982) 1982 | 1982 | 1982 | 1983 | 1984 | 1983 | 1984 | 1984 | 1984 | 1984 | 1984 | 1984 | 1984 | 1984 | هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال أغسطس 2006

1003	2	ngija -	77	17.50	APPR	dia	
100	det	0/10	- ob	144	- plan	1 44	
66497	55415	26858	29587	12012	4895	7117	Molano
87450	67313	23470	33843	20126	11302	8824	بورسمود(غرب)
(61507	[475b]	74158	73423	4226	2726	1300	4-16-70
198	0			659	226	433	الأبسة
3947	5094		3094	14593	14882	9711	2.5 mill
3,400	276613 -	194834:	141942	63616	34031	27585	W. C. S.

رزارة النقل قطاع النقل البحرى بنك مطرمات النقل البحرى المصرى ٤ شارع البطالسة – الأسكندرية رية 14742م - ٤٨٦٩٨٦ فاكس: ٤٨٧٤٩٤٤

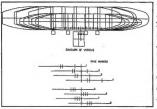
صدر البياتات: هيئة ميناء الإسكندرية – إدارة الإسماء بوينات الواثي

العناصر الأساسية للتخطيط الفعال لأرصفة تداول الأجيال الحديثة لناقلات الغاز السال

Main Items of Efficient Planning for Modern **LNG Handling Berths**

ه.محمد رمزي عوض "مهندس شواطيء وموانيء"

تعتبر عملية تخطيط أرصفة الثنولة التكاملة الثاقلات (LNG) "Lilgified Natural" "Gas وخاصة الناقلات ذات الأبعاد الكبيرة للأجيال الحديثة منها (Supertankers): من الأعمال النقيقة و التي تحتاج إلى خيرة هنلسية كبيرة في هذا الحال. و تشمل عملية التخطيط مجموعة من الأجزاء الأساسية، وهي دولفينات الرسو (Berthing Dolphins) ، شاملة الأنعاد الأساسية، و منسوب قمة السطح، و اختيار المواقع الناسية و دولشيئات الرياط (Mooring Dolphins) ، و اختيار الداقع الناسية و سقالة الرسو (Berthing Platform)، وأخيرا الإختيار الناسب لفنادر الحباية (العاميات - Fenders) تبعا للطاقة التوقعة (Berthing Impact Energy) من الناقلات التصبيعية ذات الأبعاد القصوي المنتظر رسوها بالحطة. و تجرى عملية التخطيط عاليا تبعا للوعين أساسيين من المواصفات: الأولى هي المواصفات البريطانية (BS)، و الثانية هي مواصفات الاتحاد العالى لشركات البترول (OCIMF). و بتطبيق هذه الواصفات معا (للتأكيد) يتم الحصول على تخطيط هوال إثناه لة ناحجة ه أمنة الناقلات الفاز السال (LNG).



شكل (1) للظف التمسيمي السقن التم عيدية ذات الأبعاد القصوى و الدنيا مع الأغذ في الإعتبار ترحيل

البيانات الأساسية المطاوية في عملية التخطيط

هنإك مهموعة من البيانات الأساسية اللازمة لعملية التغطيط لكرنات وهدة المناولة لناقلات الغاز المبال (LNG). و هذه البيانات تشمل كلا من البيانات الطبيعية (LNG). و هذه البيانات تشمل كلا من البيانات Conditions) والبيانات الأساسية للناقات التصميمية ذات الأيماد القمنوي و الدنيا (Maximum and Minimum Design Vessel). وتك النيانات التمسيدة تسميها لميا

السانات الطبيعية الطلوية في عملية التخطيط

- منسوب الماء الأعلى (H.H.W.L) مقاسا من منسوب القارنة (CD, Chart Datum). • منسوب اللياة الأدنى (L.L.W.L) مقاسا من منسوب القارئة (CD, Chart Datum).
 - الإرتفاع التمسيني للمياء في العاصفة (Design Storm Surge Setup).
 - إرتفاع سطح اليمر (Sea Rise). · إرتفاع المرجة التصميمي القصى لدة 50 سنة سابقة (Design Wave).

BECK LEVEL

+2625n CB

41425n CD +8.E?n CI

الغصائص الأساسية الطلوبة للتاقلات التصميمية

- · الطول الكلى السفينة LOA التصميمية (متر).
- - · العبق الفارغ السفيلة التصميمية (مثر)،

- · إزاحة السفينة التمسيمية (طن)
- الطول المتعابد السخينة التصميمية LBP (متر).

CONDITION

HAT.

VE SSEI

5990)



- إزاحة فتحة التحميل/التفريغ من القدمة / المؤخرة (مثر). • طول الجسم التوازي السفينة التصميمية (متر). • الغاطس الأقصى للناقلات التصميمية (متر).
 - · الغاطس الأبنى الناقلات التصميمية (متر). • عبد أحبال "غطوط" الرياط (حبل)
 - · سرعة الرسو (متر/ثانية).
 - راوية الرسو الناقلات التصميمية (درجة).
 - إزاحة الرسو من محور السقالة (متر).

لِكُونَاتَ الأَماسِيةَ لأَرْمِعُهُ تَنْدُولِ الأَجِيالِ العندِثَةِ للنَّاقِلِ LNG

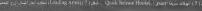
- لإجراء عملية تشطيط سليمة فإنه يلزم تحديد الكونات الأساسية المطلوبة لهجدة المناولة، وهي
- أرسو (Berthing Dolphins)، شاملة الأيماد الأسارسية ومنسوب قمة السطح واختيار الموالقم المناسبة.
- 2 دولفينات الرياط (Mooring Dolphins)، شاملة الأيماد الأساسنة ومنسوب قمة السطح واختيار المواقع الناسية و ذلك بناء طي "ظل الرباط التصبيدي المتوقع" (Design . (Mooring Shadow



شكل (3) دولفينات الرسو لناقلات العاز المسال (Berthing Dolphins).











3 - سقالة الربيد (Berthing Platform)، شاملة الأبعاد الأساسية ومنسوب قمة السطح وإختيار للوقع المناسب

4 - فنادر العماية (العاميات - Fenders) و يتم إختيارها تبعا الطاقة المتوقعة (Berthing) (Impact Energy) من الناقلات التصميمية ذات الأبعاد القصوى للنتظر رسوها والأشكال من رقم (1) و حتى رقم (11) توضع أهم العناصر الأساسية التخطيطة والتنظينية

لأرصفة تداول الأجيال الحديثة لناقلات الغاز للمنال

اختيار الجاميات تبعا لطاقة الرسو القصوي

لإمكان التصميم والاشتيار المناسب للحاميات (Fenders) المثبتة على موافينات الرسو (Berthing Dolphins) قإنه لا يد من دراسة سلوله السفن التصميمية (وخاصة ذات الأبعاد التصميمية القصوى) اثناء عملية الرسق وتعتبر سرعة الرسق (Berthing Velocity) من أهم العوامل الحرجة لتصميم السقالة (وخاصة الثبتة على خوازيق) وكذلك تصميم واختيار الماميات (Fenders). وتضع المواصفات العالمية حدودا متوسطة الهذه السرعة (حوالي 0.10 م/ث) وحتى (0.15 م/ث) لضمان الرسو الأمن الناقلات وسلامة دولفينات الرسو من الدمار الناتج من شدة الإسطدام في الوقت تفسه.

التوصيات الواجب مراعاتها قبل التنفيذ

هناك بعش التوصيات الهامة الواجب مراعاتها خلال مرجلة ما قبل التنفيذ. فلابد من إستخدام تموذج (رياضي/فيزيائي) ويفضل الفيزيائي لإمكان دراسة كقاءة التضطيط المقترح. وبالإضافة إلى ذلك، فإنه يلزم عمل دراسة بيئية متكاملة تبعا للقوائم البيئية العالمية المتعارف عليها. (Checklists) لدراسة تأثير محطة مناولة (LNG) على متبلقة المشروع.

المقاولك أسرة تحرير الجلة تنعى بمزيد من الحزن والأسي

علمهن أعلام قيادات الفرفة التجارية بالأسكندرية المفقور له بإذن الله تعالى

الأستاذ محمد فتحي محمود وكيل أول الوزارة أمن عام الفرفة التجارية الأسبق وأمين الصندوق الأسبق

وتشاطركل من الأستاذ هاني محمود والأستاذة هبة محمود بالإدارة المالية بالفرفة والأساتذة مصطفى عبدالعزيز أحسدجسال

بهاءراجيح الأحزان في وفاته، وأسكنه الله فسيح جناته وأثهم آله الصيروالسلوان



المدرسة البحريسة

محظوظ من التحق بالعمل البحرى التجارى أو العسكرى في الزمن الماضى ، فقد كان كل شئ على أصوله: الضباط البحريون - عسكريون كانوا أو تجاريون - كان لكل منهم سغيتهم "نفتس" و "عبد المنعم" هما سفينتا الضياط البحريين السكريين والتجاريين، يلتمق الضابط

البحرى للتعليم على السفينة المخصصة له، يهيأ له في أثناء التعليم كافة سبل التعريب. يعيش في حالة كالتي تصبح بعد ذلك مستقبله كله. يتدرب ويتعلم ويعرف أن هذا هو المجال الذي سيقضى فيه عمره. فإذا أنتقل من مرحلة التعليم والتدريب إلى مرحلة الممل لم يجد نفسه غربياً، بل ألف وأتلف مع مستقبله في السجن المديدي العائم الذي سيستقله باقى حياته العملية. وماذا عن الأقراد دون درجة الضباط؟

نعم كان لهم نفس الحظ والمق والدرجة من الاهتمام. كانت لهم السفينة/ الدرسة "الفاروقية" سفينة شراعية رابضة على الرصيف بها كل ما قد يكون في السفن البحرية، وأمامها على الرصيف مبنى الفصول الدراسية للتلاميذ،

من كان هؤلاء التلاميذ؟ كانوا أبناء البمارة العاملين على السفن (وأبناء هي رأس التين والأنفوشي) ويعض أبناء محرم بك والإسكندرية ممن عرف ذووهم طريقة الالتحاق بهذه المدرسة.

تخرج من هذه للدرسة (الفاروقية) أجيال من رجال البحر الأشداء ذور الفلق القويم والانضباط الشديد والدراية الواعية بكل فنون البحر. كان التعليم يجعل من البحر دينهم ودنياهم وأملهم وحبهم وغاية سعادتهم.

منذ بداية هذا العام تكونت جمعية بحرية بغرض تقديم نوع من المعرفة والمعاونة لمن يتصال عملهم بالنقل البحرى ، رجب عن طريق جمعية رجال الأعمال.

وقد عقدت عدة اجتماعات وكمان من أهم أهداف المجتمعين إعادة إنشاء الفاروقية، وقد تناقشنا طويلاً ويمنتهى الجدية في اجتماعات هذه الجمعية ويدأنا نرتب الضطوات. وفي هذه الأثناء علمت بأن نفس الفكرة قد بدأت تتبلور على الأخ الدكتور أحمد

وتَذْكِداً مِنْ أَنْ الجميع في هذا المجال سيراعي ضعيره ويبذل

جهده في سبيل الصالح العام فقد أخطرت هذه الجمعية بتجميع جهودها مع جهود الدكتور رجِب والعمل سوياً في نفس الاتجاء كل بما يعلك من فكر وجهد ومعلات طيبة في المجتمع، ولكن أنوه هذا وأثمني أن يستمع لي كل من سيسهم في هذا الجهد؛ هذه الدرسة يتوجب أن تقام على البحر وجزه منها في الماء والجزء للقابل على اليابسة. يعني تماماً كما كان في الفاروقية الرائدة والتي أبيدت بغعل مجهول

أرجوكم حتى يتعقق الغرض من إنشاء رجال (بحارة) بمعنى الكلمة منتمين إلى البحر. حياتهم وديدنهم أن يكونوا مع السمك لكن على

ظهر الماء أرجو أن تكون على هذا المنوال وأن يكون معظم تلاميذها ومن لهم الأفضلية أبناء البحارة الفعليين العاملين على السفن والذين يفنون حياتهم في البحر، وإلى اللقاء عند اللقاء للمناقشة القادمة بشأن المدرسة البحرية.

ألاء رة الثالثة للحنة الملاحية الصرية السهرية الشتركة

انطلاقاً من الروابط الأخوية بيم الشعبين الشقيقين للصرى والسورى، وتطبيقاً لنص المادة المادية والعشرين من إثفاق النقل البحرى بين المكومتين المصرية والسورية الخاصة بأشكيل لجنة ملاحية مشتركة لمتابعة تنفيذ الاتفاق وتبادل الملومات والأراء في المسائل ذَات النفع الشيرك وبحث الموضوعات الملاحية الأخرى؛ عقدت الدورة الثالثة للجنة الملاحية المُشتركة بمقر قطام النقل البحري بالإسكندرية غلال الفترة من 27 إلى 30 أغسطس 2006، حيث رأس السيد اللواء/ مختار عمار - رئيس قطاع النقل البحري الماتب الممري بينما رأس الجانب السوري السيد البكتور/ عماد الدين عبد المي - معاون السيد

وزير النقل السورى لشئون النقل البحري. وقد تمثلت أهم النقاط التي تم الاتفاق عليها بين الجانبين، وتم بالفعل اتخاذ بعش الخطوات العملية لتتفيذها قيما يلي:

 إنشاء موقع إلكتروني لتلاقى الشاحدين والناقلين العرب، حيث بادرت الشركة المصرية لأعمال الثقل البحرى (مارترانس) بإنشاء الموقع الذي يعد نواة لموقع الكتروني عربي خمشم على شبكة المطومات الدولية يهدف لدهم وتنشيط التجارة البيئية بين الدول العربية، وتسميل تبادل المعلومات والبيانات بين الجهات المعتبة. الأمر الذي يمكن أن يشكل (في حالة نجاحه) بديلاً فعالاً للخط الملاحي العربي المقترح إنشاء بين الدول العربية.

2 - قام الجانب المعرى بعرض اقتراح الشركة المصرية للملامة البحرية إنشاء شركة مشتركة بين الجانبين تسهم فيها الشركة المسرية بسفينتين، على أن يقوم الطرف السوري بالساهمة بشكل عيني أو تقلى، وفي نفس السياق أقاد الجانب السوري أن الشركة المكومية السورية الأردنية للملاحة هي بمعدد دراسة السماح بدخول شريك من القماع الخاص، وأن الجانب اليمني كان قد أعرب عن رغبته في الدخول كشريك استراتيجي بالشركة، ووعد الوفد السوري بدراسة المُقترح المسرى في اجتماعات مجلس إدارة الشركة.

ومن الجدير بالذكر أن قطاح النقل البحري كان قد طلب تعيين ممثل لغرفة الللاحة في اللجنة، وأن الغرفة قد قامت بترشيح الدكتور/ أحمد سعد رجب للقيام بهذه المهمة.

فترحات الفرفة بشأن البروتوكول النهائى للجنة المصرية اليونانية المشتركة

في إطار التشاور للستمر بين قطاع النقل البحري وغرفة ملاحة الإسكندرية، طلب السيد اللواء/ رئيس القطاع من الغرفة إبداء الرأي هول ما ورد بالبروة وكول النهاشي للجنة المصرية / اليونانية الشتركة، وبالتحديد فيما يخص أنشطة النقل البحرى والصناعات المتصلة به في هذه الاتفاقية. وقد تلفصت مقترحات الفرفة فيما يلي : 1 - الوصول إلى نظام يسمح بحرية الانتقال للأطراف المعنيين بهذه الاتفاقية وبالذات أعضاء المجتمع البحرى من القطاعين الشاص والعام الذين ستنشآ لهم مصالح مشتركة بينهم وبين نظائرهم في الجانب اليوناني وتحدد وجوب أن نصل إلى صيغة تؤدى إلى حصول العضو (العني) على تأشيرة دخول اليونان خلال 24 ساعة من تقدمه إلى السفارة اليونانية بالقاهرة أو الإسكندرية أو بورسميد أو غيرها، أو أن يتم بالتنسيق مع الجانب اليوناني للحصول على تأشيرة صالمة لمدة عام تجدد تلقائياً حتى يمكن إحياء النشاط بين الجانبين

 2 - تثمية أوجه التعاون بين البلدين في مجال تشغيل مصطات البحرية Terminals متعددة الأغراض خاصة وأنه في الفترة الأخيرة اهتمت هيئة ميناء الإسكندرية بتدعيم هذا الاتجاء. 3 - تنمية التعاون بين التركيلات الملاحية في كل من البلدين بتوفير كافة المطومات عن الخدمات التي تقدمها التوكيلات في البلدين، وكذلك توفير المعلومات لكل من الطرفين عن البواخر وملاك السفن بالبلدين.

4 - وضع اتفاق بشأن نقل العاصلات الزراعية - لأن اليونان تعتبر بوابة العبور الورويا خاصة في نقل الحاصلات الزراعية - والعمل على توفير تسهيلات للجاتب المسرى في نقل هذا النوع من البضائع.

5 - العمل على إنشاء شركات ملاحية مشتركة بين البلدين.

6 - بخصوص طلب الجانب اليوناني معاملة السلطات المسرية - هيئة السلامة البحرية لهيئة الإشراف اليونائي معاملة هيئات الدرجة الأولى - أياكس - فإن الغرفة ترى أنه حيث أن هيئة الإشراف البونائية غير مصنفة من ضمن الأياكس فإنها لا يمكن أن تعامل معاملتها وإلا فما هو القرق بع: الهيئة الخاضعة للآياكس والهيئة غير الخاضعة؟

عن نشرة غرفة ملاحة اسكندرية

وزارة الاستثمار الشركة القابضة للنقل البحري والبرى شركة الإسكندرية لتناول العاويات والبضائع







يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشري اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

👆 الوصف العام:

◄ تبلغ مساحة المستودع ٠٧٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة ادوار متكررة.

يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربانية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.

 موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – بساب (٢٧) العمودى إلى الطريق الدولي المسلحلي و باقى الطرق الرئيسية (الصحراوي- الزراعي).







 ♦ المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا تظام إنذار ميكر ضد الحريق.

→ نشاط المخزن:

♦ تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.

♦ تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التربيتيك).

تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.

♦ بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلى أو الجزني للرسائل بدون حد أدنى.

♦ إمكانية التأجير السنوى لمساحات تخزينية.

• تعريفة متميزة ومنافسة

برحبم بتشريهكم لمقر المستوحع التعرض على إمكاباته وخدماته.

المنوان: مستودم البشري المهركي شاري البشري —القباري —الاسكندرية -تليفون ٣/٤٤٥١١١٥٠

لهزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية: ۵٤٥٦٦ A.C. H.UN : ماكني : ۳/٤٨٦٢١٦٤

Website: alexcont.com E-mail:alexcont@alexcont.com

ردروس مستفادة من الحرب الإسرائيلي - اللبنانية في الجال البحري

(يوليو - أغسطس 2006)



من التدريب وأخير أهمية توهر معلومات كاملة بقيقة في الوقت العقيقي. وفي حالة علم التكافؤ والتوازن بين التشكيلات البحرية التحارية فعلى الجانب الأضعف أن يلجاً إلى الأعمال القنائية الفير تقليدية باستفلال عاملي الفاجأة والمبادأة لتحقيق نتائج مقبولة في الطرف الأقوى. من هنا كان الصراع البحرى بين المقاومة اللبنانية الفير نظامية والبحرية الإسرائيلية بداية لتصور لأعمال قنال المقاومة القبلة. وتعتبر القومة اللبنانية في حد ذاتها سبقاً جديداً في مجال الحرب بين عناصر مقاومة وبين قوات بحرية نظامية بكفاءة دولة إسرائيل. وسوف نستشهد بدروس مستفادة من أعمال قتال بحرية غير تقليدية دارت في الثلث الأخير من القرن العشرين في منطقة الشرق الأوسط.

> أ- إستخدمت العراق الطيران في التعرض لمنشأت البترول ومن أمثنة هناه الحروب،

أولاً العمال قدّال الصّوات البحرية الصرية في حرب والقائد البترول الإيرانية. الإستئزاف وحرب أكتوبن

 أ- جابهت القرات البحرية المسرية تحدياً في الثقوق الجرى والبحرى الإسرائيلي (سفن السطح طراز "سعر 3/2" - وسعر 4 السلمة بصواريخ جبرائيل) والتعاون بين القوات الجوية وسفن السطح في المعارك التصادمية.

2- كانت المفضلة التي وجهت القوات البحرية المسرية هي كيفية تحقيق خسائر في الجانب الإسرائيلي في ظل هذا التفوق (البحري والجوي) ظجات إلى استقدام عنامس من القوات البحرية لا تتاثر بالطيران وابتعدت بقدر الإمكان في الدخول في معارك تصادمية مع البحرية الإسرائيلية.

3- لجأت القوات البحرية . لمسرية إلى استخدام أسلحة تحت الماء للإبتعاد عن الطيران الإسرائيلي فاستخدمت الضفادع البشرية التي تنامت بالإغارة على ميناه إيلات ثالث مرات في أقل من عام (من توامير 69 إلى فيراير 1970) والإغارة على المفار الإسرائيلي بميناء (أبيدجان) يساحل العاج. كما استخدمت القوات البحرية بكفاءة الألفام البحرية في مدخل خليج السويس وقد قامت الضغادع البشرية والصباعقة البحرية ببث هذه الألغام بمعر (شعب على) بمدخل خليج السويس مما أدى إلى غرق (2) ناقلة بترواية إسرائيلية.

4- قامت البحرية باستخدام لنشات الصواريخ في عمل كمين بحرى بالقرب من جزيرة (نيلسون) أمام ميناء الإسكندرية للتصدى للزوارق الصمواريخ الإسرائيلية خلال حرب أكتوير

 ألدفاع الساعلي باستغدام الصواريخ الساعلية طراز سويكا للتعامل مع الأهداف البحرية الإسرائيلية عند اقترابها

من السواحل الدروس المستفادة من حرب الإستنزاف وحرب أكتوبر 73: أ- الابتعاد عن نقط القوة لدى العدو والتركيز على نقط

2- أهمية نستخدام الكمائن البحرية والتعريب الجيد عليها لتحقيق السرية والمفاجأة والاستغلال المناسب لطبيعة الساحل 3- مازالت الألغام البحرية وعناصر الوحدات الخاصة تشكل

تهدينها للمحدات البحرية وتحدث خسائر كبيرة بأقل التكاليف ثانيا، الحرب العراقية الإبرانية، إغتمات أحملا القتال البحرف للجائب الإنبائي والعراق على الآثى

 إ- بث الألغام على الطرق المؤدية إلى المواسئ خاصة مواتئ البترول. 2- إستخدام الجانبين الصواريخ الساحلية (سيلك وورم) في قصف الأهداف البحرية والأهداف الساحلية.

2- تدمير الأهداف الميوية المنية والمسكرية القريبة من 3- التعرض ثلثقل البحرى (خطوط الموامسلات المحرية) لكلا الهانيين:

ب- استخدمت إيران بحرية العرس الثيري التي اشتمات على

(1) زوارق سريعة مسلمة بصواريخ عديمة الإرتداد، (2) زوارق هجهمية سريعة (إنتمارية) مجهزة بالمنفجرات في

مقدم الزوارق. (3) إرتكارت هذه الأوارق في طرق إقتراب ناقلات البترول لدول مجلس التعاون الغليجي وتمركزت في جزر (قشم - أبو موسى

طمب الصغري - طمب الكبري) عند مدخل الخليج العربي ، 4- إستخدمت إيران سلاح الألفام بكفاءة ضد دول موانئ مجلس الثعاون الغليمي مما أدى إلى إصابة أكثر من ناقلة بترول . الدروس الستفادة من العرب العراقية الإيرانية حيث ثبت الآتي :

 أن حرب الألفام ما زالت هي السلاح المناسب في يد الدول البحرية الأشمف وإذا استقدمت بمهارة وكفاءة يمكن أن تحدث خسائر في الجانب الأقوي .

2- أمنية إستخدام المنواريخ الساطية في الدفاح الساحلي بالتعاون مم النشات الهجومية السريعة . 3- أهمية إستخدام الزوارق الهجومية السريعة المطحة بالصواريخ عديمة الإرتداد والزوارق الإنتحارية في الهجوم على الوهدات البحرية (سان تجارية / حربية).

حجم وأوضاع القوات البحرية الإسرائيلية،

تتمركز القوات البحرية الإسرائيلية في البحر المتوسط في ميناء حيفا وأشدود وفي البحر الأحمر في ميناء إيانت وتتكون البمرية الإسرائيلية من (40) وهدة بمرية. وتمثل القواصات دولفين المسلحة بالصنواريخ عمق / سطح والطوربيدات والألفام البحرية كذلك سفن السطح الهجومية السريعة المطعة بالصواريخ بالثماون مع القوات الجوية العمود الفقرى السلاح البعرى الإسرائيلي وتشكيل التهديد الرئيسي لبعريات الدول

مهاما لبحرية الإسرائينية في العدرب اللبنانية الإسرائيلية،

 التعرض لفطوط المواصدات البحرية اللبنانية عن طريق فرض حصار بحرى على كافة المواني اللبنانية. وقد بدأ الحصار البحرى منذ بداية الحرب يوم 13 / 7 /2006 واستمر حتى بعد وقف إطلاق النار في أغسطس 2006. واستمدم في تنفيذ المصار البحرى الغواصات وزوارق المنواريخ الإسرائيلية في المياه الإقليمية اللبقائية لأحكام الحصار البحرى.

الساحل والمشاركة في الحرب النفسية شد اللبنانيين عن طريق القصف البحرى المنقعي المكثف بالتوازي مع القصف

الجوى واليرئ ، 3- معاونة أعمال قتال القوات البرية الإسرائيلية في الهجوم على مواقع حزب الله في الجنوب اللبناني بإستخدام مدفعية سفن السطح الصاروخية خاصة في المناطق القريبة من الساحل، 4- الإبرار البحرى التكتيكي على سواحل مدينة صور لخطف أحد قياديي مزب الله.

وقد قامت إسرائيل متنفيذ هذه المهام لتحقيق الهدف من الحرب وهو تدمير أسلعة حزب الله ومحاولة توريط سوريا وإبران سياسيا وعسكرياً،

ثالثاً، حرب لبنان (الحرب السادسة)

نقت القارمة الشعبية القلسطينية يوم 2006/6/25 عملية فدائية أسمتها (الوهم المتبدد) أسفرت عن أسر جندي إسرائيلي وعلى أثرها قامت إسرائيل ببداية عملية (أمخار الصيف) يوم 2006/6/26 اشتملت على قصف جوى بالطائرات (F-16) ضد الجسور والطرق الرئيسية والبنية التحتية لقطاع غزة وحصار يحرى لبناء غزة بواسطة انشات المنفعية والصنواريخ. كذلك قامت عناصر من حزب الله يوم 7/12 بتنفيذ عملية إغارة عبى موقع إسرائيلي بمنطقة (زرعيت) أسفرت عن خسائر في المعدات و الأقراد الإسرائيلية وأسر هند (2) جندى إسرائيلي .

واعتباراً من يوم 2006/7/13 وحتى يوم 2006/8/15 قام الجيش الإسرائيلي بتكثيف القصف الجوى لأهداف البنية الأساسية ومطار بيروت الدولى وقرض هصار شامل (بري - يحرى - جوى) مع قطع الطرق البرية بين بيرون ودمشق كما تم قصف الثلاث مواني الرئيسية (طرابلس -- بيروت - صيدا) كذلك تم القصف البحرى بلنشات الصوريخ الإسرائيلية بالتزامن مع القصف الجوى والبرى على المدن البنانية الآتية (التبطية الشويفات - صور - الناقورة - العرقوب - بنت جبيل - قاماً - مرواحين - اللبونة - عيثرون - سلعا - حريف - الرهران عيتا الشعب = القاسمية = العرقوب = كفرا -- كفر شوبا بعلبك - سير . تشعائر - اقليم التفاح - النبطية - عكار - سي - المحمودية - بارون - الضاحية الجنوبية - مجرى نهر الليطاني - البقاع - كسروان - جوي - البياصة - مولا - العدية - كفر كالا - يحمر - عدشيت - القصبية - المنيام - المنصوري - برج

وقامت القوات الإسرائيلية يوم 2006/8/5 بعمل إبرار بحري بقوات من المجموعة (13) كوماندور أمام سواحل مدينة (صور) بهدف خطف أحد قياديي حرّب الله المسئول عن إطلاق الصواريخ والحمدول على وثائق خاصة بالحزب.

وكرد فعل لحزب الله اللبناني فقد قام الحزب يوم 14/7/14 بضرب القراويطة (سعر -5) بعبد (2) صاروخ ساحلي طراز (C - 802) صيني الصنع ثم تطويره بخبرة إيرانية مما أدي إلى إصابة أحدهما يقانف الصواريخ سطح / سطح طراز (هاريون) كما أصاب إحدى الصواريخ جانب أيمن القروايطة وتسبب في لدى للجانب الأقل قوة لإحراز نتلئج مقبولة نمد هذا العدى مدفعية طررز (سوير ديفورا) مما أسفر عن تدميره ومقتل (12) كسلاح صايريني هجويس شد الأهداف البحرية، نرد من طاقمه مواصفات الصاروخ الساخلي (طرار C.802):

2- قوزف الإطلاق. سطح / سطح، وتم تعديله بمعرفة الجانب

3- المدى 120 كم. 4- السرعة: 0.9 ماخ. 5- المبول: 6.3 متر.

-6 القطر: 36 سم.

8- تفام الدفع: محرك بدء والود صلب. 9- وزن راس العرب: 165 كجم، 10- نظام الترجيه ذاتي + راداري إيجابي ،

1- الإنتاج، صيني الإيراني ليكون أرض / سطح.

7- الوزن: 715 كوم.

السدروس المستضادة من الحسرب اللبشانية (الح

ثبت من الحرب اللبنائية الدروس الأتية، 1- أهمية العصار البحرى للموانئ لقطع أي اميدادات للنولة المعاصرة جنباً إلى جنب مع

المصار الجوى والبرى ، وفي القابل فإن على الدولة التي يمكن أن تتعرض المصمار أن تعد أكثر من مقد برى ويحرى للتغلب على المصار، 2- أهنية تبنى تكتيكات حرب العصابات بتنفيذ الكماثن باستغدام الزوارق الهجرمية السريعة والإنتمارية وإستفدام المعواريم الساطية،

3- أهمية اختيار أهداف القصف البحرى والتي بقصفها تؤثر على الإقتصاد القومى للدولة وفي القابل فإن على الدولة المعرضة للقصف أن تحصن أمدافها الصوية الثربية من الساحل. 4- أهمية تعقيق عامل للفاجأة والسرية في مجال التسليح البعري خاصة في مجال الصمواريخ البحرية واختيار أماكنها لعمل كماش

للهمدات البمرية المعادية، 5- أهبية المصبول على مطلهات إستخبارية وإستطلاعية مؤكدة على القوات البحرية للجانب المعادى وأسائيب قتالها. وفي نفس الوات تضليل العدو عن حجم وأوضاع قواتنا ونواياها،

6- للرد على أي إجراءات للحرب النفسية الموجهة من جانب المدو يجب رقع الروح المعنوية لقواتنا بالاعلام الواعي طي أن يتسم الأعلام بالشقافية. بالإضافة إلى أهمية الكريب الجيد على ظروف مشابهة لظروف العطيات والدراصة الدقيقة لأسلمة العدى وقدراتها وتأثيرها.

7-- أهمية عمل الكمائن البرية لصد أي عمليات لإنزال الكهائدوز من إتجاه البعر وفي العمق لاحداث أكبر خساش بها،

8- أهمية توفير وسائل النفاع الجوى على الموانى والقواعد البحرية لتصدى لهجمات العدو 9- أممية العقيدة الدينية والعقيدة القتالية

للأقراد خاصة أقراد الوهدات الخاصة (ساعةة بحرية - ضعادع بشرية) والتي يتسم عملها بالجرأة والتضحية والقدام 10- الإبتماد عن نقط القوة لدى العدو والتركيز

على نقاط الضعف خاصة في العطيات الخاصة والعمليات الدفاعية، 11- الابتماد من القتال التقيدي ضد قوات بحرية متقبقة وذلك باستخدام البدائل المتيسرة

مينها رتم فقد (4) أفراد من طاقمها كذلك أعلن حرب الله يوم 12- أهمية استخدام الطائرات الوجهة بدون طيار في تتفيذ 2006/8/11 أنه أطلق صاروخ (سطح / بحر) على لاتش مهام الاستطلاع البحرى والحرب الالكترويية واستخدامها الخاذ

 أ- فثلت إسرائيل في مجال المعلومات الإستخبارية في المصول على معلومات نقيقة قبل القيام بالعملية (مثل فشل المائب الإسرائيلي في الحصول على معلومة امتلاك حزب الله المواريخ طراز (C-802) مما أدى إلى إمنابة يحداثه البحرية الصاروخية طراز (سعر - 5) (وسعر 4،5) وأخرى طراز (سوير

فيفورا) بإصابات جسيمة. 2- غشل الجانب الإسرائيلي في خداع حزب الله ويرز ذلك

الفشل في إخفاء اتجاه المهود الرئيسي لقرات الإبرار البحري

القرصة لحاولة إنهاء الحرب لصاقعها، 3- نجح حزب الله في تسريب معلومات مضللة بشأن مواقع القيادة والسيطرة الخاصة بالحزب

 4- برز نجاح حزب الله بإمكانياته المصودة في الصمود لدة (3 ساعات) والحق حسائر فابحة في الجانب الإسرائيلي في الإغارة الإسرائيلية (الإبرار البحرى - غند ميناء صور). 5- يرز نجاح عمليات تنسيق التعاون بين القوات الجوية

والقوات البرية الإسرائيلية وإنك من خلال نجاحهما في إلتقاط قوات الإبرار وإخلاء المسابين في عملية الإبرار البحري في

6- الإصرار على الإلتزام بميادئ الحرب والإعداد الجيد للقرد المقاتل بدنيا ونفسيا وعقائديا والتجهيز الجيد المسبق لمسرح

7- أهمية تماسك الجبهة الداخلية مع جبهة القتال أثناء العرب

منقأ وإحدأ الجابهة العبق

وأخيراً يمكن القول بأن إسرائيل لم تحقق أهدافها من هذه

الصرب برغم مسائدة الولايات المتحدة الأمريكية وإعطائها

اللواء بحري/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رثيس الشركة القابضة للثقل البحرى والبري



زيادة رأس مال شركة الإسكندرية لتدوال الحاويات بنظام الرسملة أو البيع لستثمر رئيسي



الشركة نتعتاج 100 مليون جنية لتنفيذ خطط التطوير

صرح اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القايضة للنقل البحرى والبرى أته يتم حالياً دراسة طرح شركة الأسكندرية لتداول الحاويات لمستثمر رئيسي أو بيع حصة منها عن طريق زيادة رأس المال خاصة أن الشركة تحتاج إلى أموال لتطويرها تبلغ نحو 100 مليون دولار .

وحول أسلوب الطرح بطريقة الرسملة أوضح اللواء محمد يوسف أن الغرض من طرح الشركة في الأساس باسلوب الرسملة المعروف بزيادة رأس المال سيكون لتطوير الشركة التي تحتاج إلى نحو 100 مليون دولار بما يعادل 600 ملمون جنبه .

وأكد يوسف أن الزيادة سيكون الغرض منها أيضا مشاركة القطاح الخاص في إدارة الشركة وتطويرها مشيراً إلى أن هذا الأسلوب يمكن أن ينجح في تحقيق الهدف منه في حالة الأسكندرية لتداول الحاويات لأنها شركة تحقق

وبالنسبة لإمكانية بيع الشركة لمستثمر إستراتيهي أوضع رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى أن القابضة ترجب بأي عرض من مستثمر إستراتيجي للإستمواذ على الشركة بالكامل .

قال اللواء محمد يوسف إن نتائج أعمال شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع خلال العام المالي 2005 ~ 2006 أظهرت نعو صافي أرياح الشركة يمعيل 23,4 % حيث سجات صافي ربح قدرة 140.138 مِلْيُونَ جِنِيةَ مَقَارِنَةَ بِنَحِو \$113.58 مَلْيُونَ جِنِيةِ عَنْ لَعَامِ المَالَى \$2004

أتي هد يعد ريادة إير د ت الشماط إلى 268.917 ملتون حبيه بإرتفاع لَهِرة 4.3% منز مما مع ريادة تكابيف النساط إلى 103.176 مليون حسه

ليتراجع بذلك مجمل الربح من 167.454

مليون جنيه إلى 165.741 مليون جنيه . وأشار إلى أن حركة تداول العاويات بالموانئ المصرية المطلة على البحر المتوسط سجات زيادة ملموظة العام الماضى بلغت 226357 حاوية حيث بلغ إجمالي عدد الماويات المتداولة في موانئ الإسكندرية والدخيلة وبمياط وبورسعيد العام الماضي 3 ملايين و206 الاف حاوية مقابل مليونين و979648 حاوية في عام



اللواء/محمد إبراهيم يوسف

البلد 969682 حاوية مقارنة مع 730518 حاوية في 2004 بزيادة 239164 حاوية .

كما بلغ إجمالي عدد الماويات الترانزيت المتداولة في نفس هذه المواني مليونين و236323 حاوية مقارنة مع مليونين 249130 حاوية في 2004 بإنخفاض 12807 حاويات .

ويلغ إجمالي عدد العاويات التي تم تداولها في الموانئ المصرية على البحرين الأحمر والمتوسيط العام الماضي 3 ملايين و434159 حاوية إرتفاعاً من 2.9 مليون حاوية عى 2004.

من الجدير بالذكر أن إستحدام أسوب الرسملة بدأ بهاية عام 2002 بعد أن يتم إحشيار معمن الشركات المتعثرة في ذلك لوقت للطرح بهذا الأسنوت وهو ما كابن سنتا رئيسها في عدم تجاجه كما يؤكد الصراء





Tunnel Under the Suez Canal Connecting East and West Port Said

Effects on Development of East Port Said

DR. ISMAIL E. MOBAREK

BACKGROUND:

The city of Port Sald lies at the northern tip of the Suez Centel and is land locked. It is bounced by Manzale lake from the South and West, the Suez Canal from the East and the Mediterranean sea from the North.

The government decided to expand the city to the East and starded construction of East Port Said, as a main generator for city development. The government built the entrance channel, the protecting breakwater and built 1200 m of quaywall to eath of 1-6 00m, earmarked for container hand ing particularly transhipment.

CONNECTIVITY:

The city of Port Sald, West of the Suez Canal, is connected to the hinterland by:

- The Northern Coastal highway between Port Said Damietta-Alexandria Marsa Matrouh; and 1 Into Ec
- The Port Said- Ismallia-Calro highway running parallel to the Suez Canal from North to South.

The city is connected by a railway line to the national network.

West and East Port Said, and in between the Island of port Foued, are connected by ferry boats, as well as the peace bridge at the old Ferdan bridge site some 50 kms to the South, which is connected to East Port Said by a highway as well as a rallway line.

NEED TO DEVELOP EAST PORT SAID: As West Port Said development reached its limit

As vives front said development reached its limit as fer as horizontal development is concerned, the only open avenues of expansion are to develop vertically and to develop East Port Said, not only as a port expansion but also, and more importantly as city expansion.

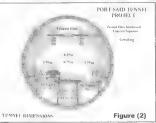
In order for the East side expansion of the city to take place effectively, connectivity with the West side should be maximized. At present this connectivity depends on the ferry boats and the peace bridge The congestion that can be observed at present at the ferry boat entrance is a definite proof of the need for a permanent solution. The most prominent and permanent solution available is through construction of a tunnel between the West and East

TUNNEL LOCATION: Several alternatives were studled by the government and the recommended site was at the start of the bifurcation of the Suez Canal (figure 1) Into East and West

This side provides the shortest possible tunnel length not very far from the city center Moreover, this atte would avoid a lerge part of the week soil in the East.

The tunnel would be connected to the coastal road, to Ismailia road, East Port Salot Kantara road as well as to Al-Arish and Rafah on the Sinal border with Palestine (figure 2).

Progrand Total



TUNNEL CHARACTERISTICS:

The tunnel cross section is shown in figure (3), and its connections with the surrounding roads in figure(2)

the private sector.

STEPS TAKEN BY THE GOVERNMENT:

In the late 90s the government realized the importance of constructing the Port Said turnel, As the project was not part of the government budget plan, a decision was taken to solicit the assistance of

A call for bids was invited from local and International investors to design and build the tunnel and its approaches without budgeting any funds for that purpose. Instead the government offered ownership of nine square lorse of land East of the Canel and freedom to collect and keep the tolls. The bid was awarded to an Evordian Comeaning of the Canel and Evordian Comeaning of the Canel an

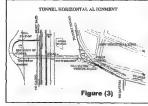
CDG (Construction and Development Group), a joint - venture company between Semi Saad's Samcrate, Misr Bank and Bank Al-Kahira,

The COG requested 15 square kms East of the Canal instead of the offered 9 However, regotiations failed and the project was cancelled to be rebid again which has never happened. The project never, therefore, saw the light.

It is time now to initiate the project again if the decision of encouraging the development of East Port Said is serious.

RECOMMENDATION:

It is, therefore, very strongly recommended to start constructing the Port Sald unrule as part of developing East Port Sald in Sanal in general. Sometime in the future, moving the Port Sald wast Port to the East should be studied, particularly with the large expension possibilities in the East This would increase the urban development area of West Port Sald who is suffooding now from lack of expansion possibilities.



وزبرالالية يعتمد

الهيكل التنظيمي الجديد لصلحة الجمارك أعتمد الدكتور يوسف بطرس غانى وزير المالية الهيكل التنظيمي الجديد لمصلحة الجمارك ويدأ تتقيذه أعتبارا

من 16 أكتوبر المالهمي ويهدف الهيكل الجديد إلى مذح تغويض السلطات وتحقيق اللامركزية ومسايرة التقدم الذي حدث في مجال الجمارك في الدول المتقدمة وغسمان تغطية الوظائف الميوية الغامسة بالإدارة الجمركية المنبئة واستمداث إدارة لأول مرة عن الإلترام الثجاري والمراجعة اللاحقة .

وممرح جلال أبو الفتوح رئيس مصلعة الجمارك بأن الهيكل الجديد يتضمن قطاع العمليات الرئيمنية ويديره سبعة رؤساء للقطاعات بدرجة وكلاه أول وزارة ويمثلون

المعاور الرئيسية للصلعة الجمارك الجنيدة وهم حسن النشار ومحمد حسن سالم وهادل رضوان ويوسف الشرقاوى وأحمد إسماعيل وعبد السلام المسيني و زكريا سعنون وسيتم إختيار رئيساً لقطاع تكنولوجية المعلومات من خبرات القطاع الخاص بإعتبار



أن هذا القطاع يحتاج إلى سابقة خبراء متخصصة كما يتضمن الهيكل أيضاً ثلاث قطاعات رئيسية هي قطاع المنطقة الشرقية وتشمل بورسعيد وبمياط والسويس وسيناه ، برئاسة قناوي أبو زيد وقطاح القاهرة وجنوب الوادى حتى أسوان برئاسة محمد محمد معالم وقطاع الغربية والإسكندرية والسلوم برئاسة عدلى

الأعمال في المجتمع المدني ،

تحسين المناهج التعليمية .

وتصنيرها ادول أخرى مجاورة

كاليفورنيا أن قيمة هذا البرنامج ترجع إلى:

وأشار أبو الفتوح إلى أن الهيكل الجديد يعتمد على محور أساسي يتمثل عي قيام رئيس كل قطاع بتقييم أدائه بصفة دوريه مم تحديد مشاكل عدم التطبيق وكيفية حلها كما يتضمن الهيكل أيضاً تقسيم العمل إلى قطاع التخطيط للكلف بوضع خطوط مستقبلية وقطاع أخر للمتابعة للتأكد من كفاءة التتفيذ، كما يتضمن الهيكل أيضاً وضع خطة وإستراتيجية لتحسين أداء العمالة ورقع مستوى كفاءة عمل الموظف كل في موقعة. كما أشادت لجنة الضعلة والموازنة في تقريرها إلى الدكتور فتمى سرور رئيس مجلس الشعب و التي أعدت عقب الجولة التى قامت بها أخيراً في مصدعة الجمارك بالإسكندرية بالأداء للتطور لمملحة الجمارك والإمسلاح الجذرى الذى حدث في هيكل التعريفة ، كما أشادت باتجاه المعلمة إلى تقليل الإعتماد على العنصر البشرى وتخفيض زمن الإفراج

وتحسين بيثة الأعمال وخلق مناخ جائب للاستثمار نتيجة

تبسيط إجراءات التعامل مع الإدارة الجمركية.

وقد قالت د/ لوريل أدار عميد مركز التعليم اللني بمنطقة ويست كوائينا - لوس أنجلوس بولاية

3 - المعلمون يستقيدون من الحصول على أهدث المعلومات عن قطاعات الأعمال مما يتعكس على

4 – إن تجرية الشراكة السكتدرية تعتبر نموذجاً يستحق التأمل ونقل تطبيقها لجميع ربوع مصر

لقد حقق الطلاب مهارات مكتثهم من الإلتحاق بسوق العمل – وجدير بالذكر أن طلاب شعبة خدمات

النقل الدولي في العامين الأخرين حققوا هذا المهارات وتمكنوا من الإلتحاق بسوق العمل والتعليم العالي

ينسبة 100% كذلك حققت هذه الشراكة التكامل بين الثعليم القائم على أساس المدرسة والتعليم القائم

هنيئاً بهذه الجائزة الدولية لكل من ساهم في تحقيقها من رجال مجتمع الأعمال وعلى رأسهم قطاع

خدمات النقل الدولى ورعاية شعبتهم السكندرية وعلى رأسها سيادة اللواء مازن نديم وهنيئا للرجال

التعليم العنى بالأسكندرية بهذه الجائرة القيمة وإلتى إستحقت عن جدارة شعت قيادة مديره السابق

والنالي أ. أحمد خُميس و أ. محمد بِلتَاجِي ومعاويتهم وقيانتهم التي شبعتهم في كل خَطَواتها إبتداه

على مواقع العمل ، كما طورت من معلومات الطلبة ومهارات الإنصبال التكنواوچية لديها .

1 - الطائب يحصلون على تدريب أكثر في موقع العمل مع إكتساب غيرة العمل

2 - قطامات الأعمال يستقيدون بالمصول على قوي عاملة أكثر تدريباً.



Global Best Awardالإسكندرية تفوزيجانزة عالية عن برنامج التعليم الفنى للشراكة بين اللبرسة وسوق العمل



اللواء/مازن نديم

عقد المؤتمر الدولي الثامن للشراكة من أجل التنمية في الفترة من 2 - 5 أكتوبر 2006 بمدينة كالبيريا الإيطالية فقد قاز برنامج الإسكندرية في مجال التعليم الفني عن الشراكة بين الدرسة وسوق العمل بالجائزة العالمية Global Best Award عن منطقة الشرق الأوسط ويرجع الفضل في جزء كبير منه إلى ما حققته شعبة النقل الدولي يصفتها راهي رسمي لقسم خدمات النقل الدولى بالمدارس الفنية بالإسكندرية والذى يعد الخريجين اللذين تتوافر فيهم والمواصفات المطاوية أسوق العمل في مجال الثقل النولي حيث قامت الشعبة بالإشتراك في إعداد المناهج وتوفير

قرص تدريبية بمواقع العمل بواقع 4 أيام في الأسبوع بجانب الدراسة النظرية يهمان بالمدرسة على النظام التطيم الثنائي (مبارك / كول) .

وجدير بالذكر أن هذه الجائزة تمنحها الشبكة الدولية للشراكة كل عامين المسن 4 برامج على مستوى العالم واحدة عن الأمريكتين - واحدة عن أوروبا -- واحدة عن أسيا وأفريقيا واثتى فازيها برنامج الأسكندرية هذا العام وواحدة عن أستراليا والباسقيك - وهي منظمة مكونة من جامعات ومدارس وقطاعات أعمال عالمية مكلفة بتقييم البرامج للتعليمية الفعالة التي يساهم فيها شركاء من قطاعات

من وزير الثعليم العالى د. يصري الجمل إلى المحافظ إلى عدير التربية والتعليم .



We have the pleasure to announce that Eng. Khaled Sabry Head of Training Committee has been elected last month as the Chairman of the CPN group (Cargo Partners Network)

World-Wide. This was during the last agm held in Shanghai from Khaled Sabry 22-25 September 2006, CPN has Members of Freight Forwarders In 60 Countries covering the 6 Continents.

فصل النقل الدولي مشروع مبارك - كول تتشرف الشعبة بأن تزف لأعضائها خبر تأسيس القمىل الدراسي يقسم النقل الدولى بمشروع مبارك – كول بمدينة بورسعيد ويداية الدراسة الفطية إعتباراً من السبت الموافق 2006/10/14 ويسعدها أن تخطر أعضائها بأن عدد القبولين 24 طالب وطالبة وقد وضع جدول الدراسة أملاً في مستقبل مأمول من خلال هذا القسم في وجود فرصة عمل شريفة ومشجعة الأمر الذي أوجد الحافز لديهم وأبنوا إستعدادهم

التام على الإلتزام الكامل لمواعيد البراسة والتبريب بالشركات



لإحساسهم أنهم من الآن وكأنهم يعملون في المؤسسات والشركات المختلفة والجدير بالذكر فقد سعى الأستاذ/ إبراهيم شلبي مدير عام شركة كارجو لوجيستكس والمشرف على مشروع مبارك - كول ببورسميد مند اللحظة الأولى سعياً حثيثاً لتأسيس هذا القسم ببورسعيد وقد وفقنا الله في تحقيق الهدف النبيل والذي سيساهم بكل تأكيد في تفعيل هذا المشروع ومجلس الإدارة إذ يسجل شكره وتقديره لكافة الشركات ألتى أندت إستعدادها لتبريب طلية القسم بعد نهاية العام الدراسي الأول.



إن الإحصائيات الرسمية تشير إلى أن هناك حوابي 500 مهجر غير شرعي يلقون حتفهم أمام السواحل الايطائية كل عام .. وقد سها أن وجهت منظمة خموة الإنسان لكل من يطائل وليبيا تهمة النهاك حقوق الهاجرين الأفارقة النيز يطاواون دخول ما أوروا ومن من طروق إسطال والمسائلة المنطقة المنطق





الطائبة بساسة جليدة

ر شماكل المورة في الدريق تمين إليالية الأدم سياسة ويتم تقال مرسية المهربة وقد وقد بالتوري الدريق المهربة المستوفع وقد وقد والمجاوزة ويتم تاليا ويطال المهربة المهربة والمستوفع المهربة والمستوفع المهربة والمستوفع المهربة والمستوفع المستوفع المستوف



اتفاق ليبى إيطالي

للد سبق أن تم الأتفاق بين ليبيا والجانب الإيطالي على عقد مؤتمر وزاري في العاصمة طراباس لمكافحة الهجرة

في الشرعية بين دول الاتصاد الأوروبي والاتصاد الأفريقي ركيلية مطالبتها فأصلة بعدا أصبح عثاك مراقبة مستمرة من الميات السية من الميثة السية بدائب دوريا- أمن السواحل الإيطالية، إلا أن المؤسر لم يشرع بيئة حلول عملية لشكلة الهجرة المؤير شريعة التي تودي يسية 6040 من النباب الأفارقة سنريا خلال محاولتهم الهريب من دولم.

اقتراحاتوآراء

لقد سيق أن أبدى المهتمون بشنون الهجرة اللير شرعية أراؤهم وافتراحاتهم وعلى رأسهم: ه خوسيه مانويل بارورو رئيس المفوضية الأوروبية: طالب زعماء جميم الدول الأوروبية العمل من أجل معالجة مسألة

المورة في الطار من التسويل والكتامل و ه و الركافي البالغية علي رئيس المنافسية الأنوبيية والمؤخف الأوربي الشيئن العمالة المالية والمنافسة الأنوب يعن أن معال المالة مهيدة الأنوبيات المنافسة الجدور الأنوبية على المنافسة المنافس

ماتي غانهاتن رئيس الوزراء الفشدي: حث العول الأعضاء
 هل الاتجاد الأوروبي على زيادة تعويل وتوسيم إمكانيات وكالة
 معلية العدود الأوروبية هرونتكس، وإنشاء فرق تنخل حدوبية
 وتحديد مهامها.

ه الأسقف فرانشيشل مونتينجرو رئيس جمعية كارتباس المولة الكائوليكية وصف المهاجرين بالراطنين المهدر واقسيا لا قانونيا، وأن سياسة القدع وحدما لا تمل مشكلة الهجرة غير الشرعية ويريف في منع الجنسية الإيطالية للإنتاء المهاجرين المارتين في إيطاليا بشرط أن يريض أولياء أمورهم على

استحدادهم للإنتماج في المجتمع الإيطالي. و باسكوالي فيرارا للقصدت باسم وررة الفارجية الإيطالية: أعل أن ليبيا ترغي في نتناج نهج الأشر ممركة فيما يتعلق ببحث قضية الميرة واعتباره، وسيلة ممكنة لإجراء هوار بناء

يد دل الشماء والديل المنبعة المبلجوين
« يول المثلة (من المبلة المبلجوين " و يول المؤلفة من منطقة حلقق
الإنسان الكنت أن أيبيا ليست دولة أمنة باللسبة المهاجرين
أن المثالية أنهيز من المناحد الأوروبي يعدل عن ليبيا المثل
المبلجوين من المرحل إلى أورية بالمبلغ من مع موسية
المبلغ المبلغ من المبلغ من مع موسية
المبلغ المبلغ المبلغ من المبلغ المبلغ المبلغ المبلغ المبلغ من المبلغ المبلغ المبلغ من المبلغ المب

إن من أهم الأسباب الأولية لمشكلة الهجرة الفير شرعية الفقر وانعدام الأمن، ولذا فإنه من المتوقع أن يطل الأشارقة يخاطرون بحياتهم للخروج من بلادهم هرباً من البطالة والى لعيم أوروبا.





الأهمياة الاقتصادياة لظهير ميناء شرق بورسعيا



يهلم/ سمير معوض محاضر في الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

إلى أى مدى يمكن أن يكون فهير مينا وشرق يورسعيد إمتدادات أرضية واعدة بإستيعاب التعو لات العولية " الأكثر حدادة وتقدامة في مجال لقافة الإستراتيجيات الإستثماريدا القائمة على تغيرات مجكليات الإكثر حدادة وقد الإقتصادات الدولية الباحثة عن التعالل ويدو قريباً الإقتصادية الدولية وما يثبثن عنها من نبو مطرد وتوسع دائم في أحجام التجارة بتدفقها البندولية وتداعياتها اللنائية في ميادين زيادة العمل العللى الإستثمارات الني أحجام التجارة بتدفقها البندولية وتداعياتها اللنائية في ميادين زيادة العمل العللى الإستثمارات الني قو له الكاسب والنافه إلى الدائمة الم

> يل هذا السياق قبل العقولة الإرضائية التي تتواق علها آلاً ، فإن ميذا شرق بررسميد بعد شير أسراك الهوائي . آلامسانية بكل أبدامات الإنتاجية والتجارية والتوزيعية والعربيسة . رون فرة إن العربة في مجال التعلقات التجارية المخالف الإنتاجية والمحال اللويستية وانشط الها بينا المخالف المحالة الإلياد المؤرس المائية . المائية المخالف المحالية . والتخياليجية ويونا المقتضى فإن بينا ضرق بررسميد محال مركة عرف المجالة . منظم كل في أعادة رساسانية اللى منتخطى الإنتصادية على المسادية على المهادة رسطة على المساساتية الله . الإنتصادية على المستوين الإنتاجي والعللية على المساس على السس من

> هذه المسابلة الدائمة تدم على تصوين تلقا الدائمة الدائمة المسابلة الدائمة من المسابلة الدائمة من المائمة من المائمة الدائمة المائمة الدائمة الدائمة ومينا الدائمة المائمة الدائمة الدائمة الدائمة من المائمة الدائمة ا

مداء النطقة ستؤثر دون شك أمي مسار التجارة مايين الكتل الإقتصادية المالية وكذاك على وإزائت الطوارات الإستشاراة التي ترى مل لحاق المجارات والمراجعة والمراجعة والمراجعة المستواتيجية من إن البني التمتية اللانونية والفيزيقية والديموجرافية ستكون مخارات شعم على تعزيز وضع المنطقة على خرائة هراكز التيز الإستشارية وسمر يعرق الدامية على خرائة هراكز اللوزية

السلمى والخدمى بإعتبارها قنطرة حيوية في بؤرة تقاطم شبكات النقل الدولي متعدد الوسائط متنوع الوسائل . إذا ما أحسن تطوير مقوماتها وفق معابير الإمسلامات البولية. فمن حيث المبتدى هذاك توقعات مراكز إستثمارية خليجية تشير إلى إمكان القيام بضخ زهاء مائة مليار جنيه على الأقل في المستقبل المنظور الأمر الذي سيحيلها إلى فردوس إستثماري ذي مواصفات عولية. هذه الدراسة المبشية تتمحور حول طبيعة رؤوس الأموال ونوعيات التكنواوجيا والمستهدف من الأسواق. نمن إنن شركاء بالمغرافيا في عماية تمولات واسعة النطاق أفاقها التنبوية لا ثقف عند حد بحسابات نجاعه الغرص والأرزان النسبية للتحديات يمكن إستقراء إستراتبهية تنمية وتطوير هذه للنطقة على عدة مستويات متناظرة وهى المستوى الإقتصادي والمستوى اللوجسش والمستوى الديموجرافي والعمراني. المستوي الإقتصادي مكوناته موقم ميناء شرق بورسعيد في بؤرة مركزية للشرق الأوسط، وموضع الميناء يتوسط شبكات طرق النقل البحري ما بين قارات وكتلة العالم الإقتصادية يضاف إلى ذلك أن من ورائه ومن حوله أي الظهيرين المباشر وغير المباشر إمتدادات أرضية هائلة المساحة تنطوي على إمكانات واعدة من الطاقات النقلية وإنها مجاز أرضى بحسابات القنوات الجافة إلى أقطار الشام ويادان الظيج

أربعد لنطقة المناسرين ميزاتها الإستبلاركة - بأختلاط الدارعة التالي القرن التاسع مشد حيخ مجاد مدس وخل علمات من مستويا كلونا في المسلم المناسبات الدارية في المستويا حيث من الدارعة من ميزات المستويات المستويا

هذه النطقة بالتخطيط الجيد والإعداد السليم سيكون بوسمها



المتواروجة عد مامل الإستهراد الكترانجي القطال على مراكز إنتاع عدة السلعة البوديرة وقع هذه الأيدان استكراء هذه المتقامة المساعة المرسية القطيم الصغابة أواقع التربية الإنتشاء القديمة أنه مبالية بين سرحة القديم المربية الإنتشاء القديمة أنه المهية بين سرحة المهية بين بينها عليا من مساعة القدمات التوليمية الإنتشاء التعلقات السلعة باس يتهاء عليا مشي مواناً بأنز التحمية لهذه المثلقة الدورة الأنسانية الولية مشيرة مواناً بأنز التحمية لهذه المثلقة الدورة الأنسانية الولية مواناً بانزاز التحمية لهذه المثلقة المراجة المثلية المراجة الأنسانية الولية مواناً بانزاز التعليمية القائمة على توسيم المثلى في الأسمال المثانية والإنسانية مثل تواناً من المثانية المثلية الإنسانية التعالى والقصافية من القصافية المثانية المؤلفة المثلقة المؤلفة الإنسانية المثلقة في القصوفة المثانية المؤلفة من الأسمال ما يدن فيلان الراحة حوالان المثانية المطابقة الإنباء ومقائق الطويقات التوازنة في عليناتها الوائمة ومقائقة المؤلفة المثانية المؤلفة المثانية في المؤلفة المؤلفة المؤلفة المثلية المؤلفة المثلقة المثلية المؤلفة المثلة المؤلفة المثلة المؤلفة المؤلفة المؤلفة المؤلفة المؤلفة المؤلفة المؤلفة المثلاث المثلثة المؤلفة المؤ

رالخالي رالماح من ارتبة تلاني القيمات والمسابات لصيرة المدى والخالة من جمالي ويصارسه سبالة كند سيالة كند سيالة كند سيالة كند سيالة كند سيالة كند سيالة كند سياد المتحاسلية بستثنائية بستثنائية بستثنائية بستثنائية وين أن تؤلد مدة التراكمات من إنتاجاً على وإضاء مام والماح يناطق من والماح الماح بالمتحاسبة مالين والمع إنتاجاً بطاحة من والمناطق ويتأكم باساسات المناطق ويتأكم باساسات المناطق ويتأكم باساسات المناطق ويتأكم باساسات المناطقة صلى الإساح مناطقة صلى الإساحة من تطوير المجاح المناطقة على الإساحة من تطوير المجاح المناطقة على الإساحة من تطوير المجاح المناطقة على الإساحة مناطقة على الإساحة والمناطقة على الإساحة مناطقة على الإساحة المناطقة على الإساحة على المناطقة على الإساحة على الإساحة على الإساحة على الإساحة على الإساحة على الإساحة على الم

المدعدة عن البيات التخطيط والإدارة وين التجاري التجاري (الإنتصادي السنالي والخداري والخدس في هدفة المنتقاء يؤوننا إلى فصرورة الإمتدام بتحويز ميتانيات التكاملات الالتها والرائبية ما يهن المراكزة والإنتصالية مجارة الإنتصالية مجارة مدة المنتقاة المنتقاء للإنتصارية مجارة الإنتصارية المجارة وسائلة عضام القري الالتهاج فيامة والرائبية والمتحارة المنتقاء المنتقاء





عمدتجرى متقاعد عبد العزيز الوقنديل

ماذا نقصد عندما نتكلم عن العنصر البشرى"؟ انه تعبير يكثر سماعه هذه الأيام. سواء كنا نعبر عن القلق من نقص المهارات الصحيحة للعاملين في البحر ليتمكنوا من تشفيل السفِّن التزايدة في العدائة والتقنية. او عند الحديث عن الحوادث البحرية التي يتسبب في وقوعها فشل العاملين في البحر.

> لكن الأمور المشتركة بين السفن والعاملين عليها هو الأمر الذي يجري البحث فيه الأن والذي نرجو أن يكون بحثًا حيداً، وقد يكون من السهل والأيسر التوصية بربادة سمُك الصلب المستخدم في صناعة السفن وزيادة التقنية في أجهزة نشغيل وتسيير السفن، عن محاولة ثغيير عادات النشر وقدراته. والملاحظ أن أكثر الجهود توجُّه إلى سلوك وتصرفات البشر في أعمالهم

سواء في لبر أو في البحر، وإذا بدأنا التحقيق فيي قدرة العمصر البشرى فإن ذلك يقورما إلى مشروع اليقظة Alert Project الذي بادرت

هينة للويدز والمعهد البحري منذ ثلاثة أعوام بالبحث فيها. والمرحلة الأولس لمشروع اليقظة هو

الدراية والمعرفة AWARENESS. أى ضرورة معرفة العاملين في البحر أعمالهم جيدأ ومسن إستعمال الأجهزة الموجودة في سقتهم وهذا الأمر يحتاج من العاملين في البحر وكذا من القائمين بتصميم وبناء السفن وأيضنا من القائمين بتشغيلها خلال عمرها، أن يعرفوا مدى قسدوة البحر وقوته وطبيعته التى تؤدى إلى تراكم الصدأ والتاكل في أجسام

السفن، وهذا يعنى أن تصميم وبناء السفن لتكون صالحة للعمل في ظل هذه الظروف التي لا ترحم. تستعق أن يكون الإهتمام بها كالإهتمام بريادة المهارات المطلوبة من الأفراد الذبن سيقومون بتشغيلها والإبحار

وإبتهى مشروع اليقطة إلى أهميّة العنصم

البشرى في العمل في البحر ، وأهميَّة الدراية والمعرفة لديهم، وألا يؤدي الاصبرار باليقظة لبيهم إلى تهديد العاملين في البحر وإظهار أخطائهم فيتسبب ذلك في الشعور بالعداء منهم تجاء العمل في البحر، ففي الماشمي كان يُعتقد أن أسباب وقوع الحوادث هو خطأ العنصر البشرى ، في حين أظهرت التحقيقات في الصوادث أن هذاك أسباب أخرى عير خطة العنصر البشري ، والبحث في النِقطة قد ساعد في إظهار الأمور المشتركة بين العامل والماكينة. فالتصميم الجيد للصفن والماكينات يجب أن يجعلها سالة ومعالمة طوال حياتها كما أن تطقيم السفن بالأفراد يجب أن يكون من ذوى المهارات والكفاءات وأن يتوفوا أصحاء

وأهل العمل الذي يقومون به. وإهشم البحث بخسرورة أن يتفهم

المهندسون البحريون قوة البحر ويُفضُل أن يكون لهؤلاء فترة تدريب عملية في البحر، كما أوصى البحث أن يتوفر للعاملين في السفن تعليمات تشغيل الأجهزة بأسلوب يقيمه القابعون بتشفيلها ولس بأسبوب بعيمه المسمون ليذه الاجيرة فقط، وأن يجيد العاملون في البحر اللغة الإنجليزية

وهى لغة العمل في البحر والتي يحتاجونها

في المواقف العادية وغير العادية.

كما أظهر البحث الجانب الأضر من العنصر البشرى ، وهو أن النشر لهم شعور ويحتاجون الراحة والثغنية السليمة وألاً بتعرضوا لضغوط مستحيلة في تشغيل سفنهم والتى تعتبر بيوتهم في معطم السنة. كما يحتاج الأمر إلى توفير سيُل الترفيه لهم ليُعدهم عن عائلاتهم، وأن الاستثمار في البشر يكون بتشجيمهم على الدراسة والتدريب والتخصص في الأعمال البحرية مع توفير الجو السالم والسعيد والصحى لهم، ويجب أن يشعر هؤلاء العاملين في اليجر بأتهم أصحاب

سقتهم وأن يشعر الجميع أنهم مستولون عن العمل سوياً لتحقيق الإنتفاع بتشغيل السفن في نقل التحارة العالمة.

الكوارث الطبيعية حول العالم أكدب منظمة الأرصناء القونة بعالمة في

تقريرها على أن اكثر من سبعه الاف كبرثة صبيبة المجاجد العالم مبلار ال 25 عنف المصبور والح صحيبها الموالي مليوني سحص نصبت حسائر اقتصابيه تعدب برطبون دولاره واشار أسعرانوا سي اي الكورات المحجمة عقط تستنب في وقاه 🖔 . ميون شخص وكندت الاسمياء العالى حساير قبعته، 750 ملدر دولار نفريعا

معرض الأثار الغارقة المسرية

بدأ معرض الاثبار المصربة العارفة حوانه الأق وسب في تتركير مست تدفق تحدها كبيراً، ويستعد العاصمة الفرنسية باريس لاستصافه فيدا التقرص في الشاس عن شير دنييمير لهادم ومتر الموضعان لتدم المعرض إلى هد كلمر عراض الحطة البروسية سعشة بسنحه للصربة الرمية

فانون جديد للجمارك مسرح جبلان دو ۱۹۰

رسيس مصلحة المحارك بنجيرم بالسب فنصون الصمارك الضالي منع ما برئكته بلمهرب السي سد اليمنانج معة بمخرء وبندا فسمثم إصندار فتنون هديد نجدد المنظلجات الممركية والنصابع المطورة والمدوعة وعلى من نقع المندوسة وتحدث

كابل بحرى للأتصالات النولية

واناق لمهار القومي استنبم الانتسالات برئاسه ښکتور د ون برحيص لانشاء كانل نصري للانصبالات تدولته بمساهمة مصبرته عربته وفالدنغرص هدمه مصدر ومنطقه الخليم

وحسوب وروسا عني طريق السفوسة النواب، وسكلف الكابل سمري لألأء منيون دولار ويحقق استثمارات نصب لي 300 مليون ډولار

ثعمل بالبورصة العربية

خوم محمد عبد ١٠٠٠ رسيس شركة مصر للمقاصة أن يند عمل بالبورصة العرسية أو سل العام الهادم حيث مم الاستهاء من سريب 16 من سركات استمسره الأعمياء في بيورضه الغريمة من مصر والكويت والأردن، ودب بجهدا سد، ابلا بل بها عبر نسكه الإسرس، ومن المنوفع أن مكون مقر النورصة العربية في نفرية النكية بمصور



بقلم دکتور / أحمد عيسوس صالح

عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الإقتصادية



تضمن الجزء الأول تعريف التخطيط والإستثمار وأن الطلب على القطاعة والمستوقع المناطقة على التقل لا يطلب ثلثانه ولكنه لخلمه بأقى القطاعات والثا فالتخطيط الثقل يبدأ بها أتهاء القطاعات الإقصادية عن في خططها ولكن يسيطها في التشيد كها تضمت الطقة الأولى السيسات الشركة التو ينزم الأخذ يها والاعتمام يشم مشاركة القطاع الخطس والإقصاء بالصيانة وتكريب العامان والإقصاء التراكية عن المناطقة من الطائفة الشروعات التي يدن في التيلينا في كليس التيليز الشروعات الكمان والإستثمان التيليز على المناطقة عن الطبيع الشكة الطنيد.



<u>2-2 النقل داخل طائن ا-</u>

يم ما ترسيده مي متر بالانعاقي بالشرة مي 1933/86 يم ما يم ما ترسيده مي مدود ترسيد خيس مدود ترسيد خيس مدود ترسيد خيس مدود ترسيده بالمستويد المرابع المستويد ا

إهتمت الدولة أهتماماً بالفاً بشبكة الطرق العامة حيث بلغ ما تم تتغيذه من إستثمارات في الفترة من 1983/82 حتى عام 2005/2004 4. 6 مليار جنيه فلقد تعاورت شبكة الطرق كثيراً ويلزم الاستمرار في ذلك حيث يعتبر معامل نصيب السكان من الطرق أحد للقابيس الهامة في تقدم الدولة ويزم الأستمرار في الأهثمام بالطرق والمحافظة على مستوى الغدمة على شبكة الطرق حيث يجب إلا تزيد النسبة بين حجم المرور / السعة (V/C) عن 0.62 ولذا فيلزم وضع خطة الطرق على أساس المافظة على هذه النسبة وباك بتوسيع الطرق القائمة أو فقح معاور جديدة ويما يتمشى مع زيادة السكان ونمو الطلب على النقل وتطوير الأنتاج والأستهلاك ومن المهم خلق محاور تتموية جديدة لجلب الكثامة السكامية غارج المساحات الضبيقة في الدلتا طبقاً لخطة الدولة ووادي النيل لمواجعة التوسع العمرانى وذلك بإنشاء محاور عرضية وديدة الربط بسامل الأحس ووضع خطة لإنشاء الطرق الحرة غبقاً لأولوباتها وليس للأمور الدعائية والاهتمام بالمعاور التي تربط مصر عالبول العرببة والأفريقية لتحقيق انتقال الأفراد والبضائع بيسر وأقل تكلفة ويما يساعد على حركة التبادل التجاري والوصول الى التكامل الأقتصادي بين مصر والدول العربية والأفريقية ،

كلك يئزم تطوير شبكة الطرق القومية لحواجهة المتغيرات فلستقبية وتمشياً مع الخطط القومية هى تتمية الأتاليم المختلفة مثل الخطة القومية لتنمية سيناء ومنطقة للقناه

في حصول هذا الشاط لزيد من الاستثمارات خاصة وان للنزن الطرق قد تم الشاط الرق قد تم تعدل بالمن المناز المناز

الأنشاء والتضغيل وبقل الملكية وهذه المجاور هى: * طريق الأسكندرية الفيهم بطول 240 كم ه طريق الأسكندرية الفيهم بطول 340 كم

، ماريق الثميرم / أسوان بطول 850 كم ه ماريق ديرويد / الثمرافرة / الوادي الجديد بطول 260 كم ، طريق الشارجة / شرق العوينات بطول 500 كم

به موري متدوير مرس مرسيس بيدون ماده من موري من ميدون التفاصلية وأميد التفاصلية وأميد التفاصلية وأميد التفاطية المطروعات الاستثمارة بظام BOT ولم يتم إسناد أي من هذه المشروعات القطاء الفاصل ويقلبها التفاصل ويقلبها التفاصل المؤلفة المشاركة المشاركة المشاركة المشاركة المشاركة المشاركة المشاركة المشاركة والمشاركة والمشاركة المشاركة المشاركة والمشاركة والمشاركة والمشاركة والمشاركة والمساركة والمشاركة والمشاركة والمشاركة والمساركة والمساركة والمساركة والمشاركة والمساركة والمسار

وي مسمو هي استيب المستحدة ويوس عليه بهر من المروق على الطروق المرافق المتالج المتالج على الطروق على الطروق التقليل حرايت المالو التقليل عن ميذا إلى الموارث عكف الديان والمسائل المالية على أمن ميذا إلى المسائل المالية على الركان والمشائل ويتاريخ المسائل المالية والمنافق على الركان والمشائل ويتاريخ المسائل المثن والامالية وتعديديا أو العواكم الأوضية والعواجز المستخدمة ويضر الومالية المستخدمة ويضر الوماك المستخدمة ويضر الوماك المستخدمة ويضر الوماك المستخدمة ويضر المسائلة المشروة المسائلة المسائلة المستخدمة ويضر الأماناء المشروة المسائلة المستحدة المسائلة المستحدة المسائلة المستحدة المسائلة المستحدة المسائلة المسا

4-3 : الثقل البرى على الطرق 143 : نقل الركاب

يل عد ركب الأوبيس الذين في مام علي عد ركب الأوبيس الذين في مام 2010 أو ركب ميلة 0.90 أل من ميلة من من متواقع من من من الذين المنتبع من من من المنتبع المنتبع من من من والمنتبع المنتبع وي 2010 و 2010

2015 اي يتراوح عدد السكان ما بين 8 . . 8 و . 87. مليين نستة ويتخفض مدل نمو السكان إلي ما بين 188 . 9 و (19. 6 و بين علمى 2010 و 2020 يوتروم مدد السكان ما بين 9 . 88 و . 2 . 86 مليين نسسة وان معدل نمو الناتج المصل الإجمائل سواب يكون 7 . 6 و على أساس استعرار الوضع على ما هد وعالج يتؤنغ 7 لي 3 . 7 و شي مالة الرضع

الجزءالثاني

وعلى أساس البيانات السابقة فأن من المقترح أن يتراوح معدل ندو الركاب بين الأقاليم ليكون ما بين 3 % و 5 % حتى عام 2017 ويذلك قان حجم الركاب سوف يتراوح ما بين 1015 ألف راكب/ يوم و 1490 ألف ركب/ يوم أي أن عدد الركاب سوف يتضاعف ما بين 1.8 – 7.2 مرة مما كان علية 1997 وذلك على أساس بقاء الوضع على ما هو علية وفي حالة إعادة التنظيم ويضع السياسات اللازمة لعصر العمل لسيارات الأجرة في للسافات والمناطق التي يثمتع فيها بميزة التكلفة الاقتصادية الأقل قأن عدد الركاب صوف يتراوح ما بين 1100 و 1625 ألف راكب / يوم ومما يجدر لكره فأن التنبق السابق تم على أساس استمرار الأجور السائدة في السكة الحديد واستمرار الزايا المنهمة والتخفيضات العمول بها حالياً في السكة العديد وإذ، ما تم إلغاء هذه للزايا وثلك التخفيضات فسوف يرتفع عدد الركاب في عام 2017 ليكون 1160 و 1720 ألف راكب / يوم أي أن عدد الركاب يرتفع 1 . 2. 3 مرة مما كان علية الرضع عام 1997.

السياسات؛ لهامة السنقيلية للثقل البرى للركاب بين الأقاليم ..

غى ضبرة الأوضاع الصالية القلق العام للركاب بين المتر والترقامات المستقبلة الطالب دوس الي يلي بعض المطوية والسياسات التي تستيقات شطوير وتحسين تسبيات تقدات نقل الركاب بالاثنوييس بين المدن بما يتلام مع النمو المنزايد الطلب على الوسيلة وتتنقص هذه الفطوية والسياسات فيما

تنسيق الخدمة بين سيارات الأجرة والأتوبيس.
 زيادة إحلال وتدعيم أسطول الأتوبيسات.

تطوير أنظم بما يتمشى مع الاتهامات الاقتصادية للدولة.
 إجراء ما يلزم من تعديات في القانون رقم 55 لسنة 1975
 الفاص يعنع امتياز خدمات النقل العام بما يحقق رفع كفاءة النقل وحماية الملتزم والراكب.

تنسيق الخدمات بين سيارات الأجرة والأتوبيس،

يتولى خدمات نقل الركاب بين المدن على الطرق البرية كل من سيارات الأجرة والأتويس ويينما يقدم الأتوبيس مستويات مختلفة من الخدمة تنفرد سيارات الأجرة بمستوى واحد فقعد باستخدام سيارات من 7 – 16 مقعد .

موادة ما هما سياراه الأجرة والأنويس في ظال الركاب في تصر التطويد بين للن الركاب المساقات النامية الاعتمالية المساقات العاولة المحلم الطالب الآمير الطالب السيارات المساقات العاولة المساقات العاولة المساقات الالمساقات الأميان المساقات الالمساقات الأنويس بين المتسابط است الابرعة - بهالم المساقات الم

ترتيب التشغيل اغشترك للأتوبيس وسيارات الأجرة في الخط الواحد بحيث يقتصر على تشغيل أيهما اعتماداً على مسافة الرحلة وحجم الطلب فيماً عد، القطوط القامعة بالمدن الكبيرة ولكى يتم تقسيم الطلب بين الوسيلتين يتعين ضرورة أن تتولى وزارة النقل من جانبها ما يلى :-

ه إجراء براسات على القطوط لتصنيفها مع إعداد دراسة تطيلية التكاليف ،

ه تقوية النظم الإدارية والإجرائية المتعلقة بغرض رقابة الخدمات على القطوط.

زيادة إحلال وتدعيم أسطول الأتوبيسات-

من واقع بيانت نقل الركاب بالأتوبيس في الفترة من 90/ 1991 حتّى 1999/98 تبين انخفاض اعداد الأتوبيسات الماركة حتى مام 95 / 1996 بنسبة 17 % كما انخاض لمترسط البومي للوحدات الشقالة بنسبة \$.31 % والمُعْفَسَت نسبة كفاءة تشفيل البهمدات من 80 % عام 89 / 1990 إني 66% عام 95 / 1996 وفي عام 98 / 1999 بلغ عدد الأتوبيسات الملوكة 2712 وارتفعت كفاسة التشغيل إلى 70 %. والعمر الأفتراشسي المقرر للأتوبيس 10 سنوات غير أن بعض التوبيسات تظل في الخدمة أكثر من ذلك رغم تعرضها الكثير من الأعطال الفنية وفي السنوات القليلة المقبلة صوف تحتاج الشركات إلى إحلال الأتوبيسات التي تزيد أعمارها حالياً عن 9 سنوات هذا نضالا عن إضافة ما يلزم لقابلة النمو في الطلب والذي يتوقع أن يزيد بمعدل سنوى من 3% . 5% ويافتراش عدم تغير كفاءة انتشفيل فبتعين زيادة الأتوبيسات بنفس معدل زيادة الطلب المتوقعة، مع أخذ التغير في مستويات الخدمة في الاعتبار وحفاظاً على خدمة الركاب من ذوي ألدهل المحبود فيترقم المسواون عن الشركات أن تزيد نسبة تشفيل الخدمات المكيفة والفاخرة من 26 % في عام 1992 إلى 50% عام 2017 باحلال الأنوبيسات التي تجاوز أعمارها ثماني سنواث وتجتاج الشركات سنويأ استثمارات قدرها 212 ميون جنيه ، وهو عب، كبير يتطب تدبيره البحث عن مصادر

تمويل جديدة خاصة إذا علم أن مجمع الإهلاك في يونيو 2002 بلغ 7. 493 مليون جنيه وهـي تمثل 7. 44% مما كان يجب استثماره حتى عام 2002 وقدره 2. 1035 مايين جنيه بأسعار 98/1999 هذا فضالاً عن عدم إتاحة مجمع الأهلاك المشار إليه وارًا ما أخَذٍ في الإعتبار الأميعار اقمالية سوف نجد أن الأمر صار غابة في الصعوبة .

وإذا كانت الشركة القابضة للنقل (التي تم دمجها في الشركة

القابضة للنقل البحري) قد قامت بتمويل استثمارات الشركات من 🚰 أريامها من شركات النقل 📆 البدرى الثى كانده تابعة عليها لها وهنو وضبع السن يستمر 🕌 غامية في ظل^ا

برنامج خصخصة الشركات ، لذا يازم فتع الباب للاستثمار الشاص للمشاركة مع الشركات القائمة فعلاً وكذلك السماح للقطاع الخاص بإنشاء شركات جديدة تعمل جنبأ إلى جنب مع الشركات القائمة والعمل على رفع كفاءة إنتاجية العمل بالشركات القائمة وترشيد التكاليف غاصة تكاليف العمل (الأجور) وذلك بتقييد التعيينات بهذه الشركات والعمل على رقم كفاءة الماملين بإعداد البرامج التدريبية للعمالة الماهرة والأهتمام بالصبيانة بكافة أنواعها سواء النورية أو الوقائية أو الجسمية وذلك ليقوم الأتوبيس بدوره المأمول في نقل الركاب بين الأقاليم 11 له من ميزة في خفض التكاليف بالمقارنة بنقل الركاب بسيارات الأجرة وعدم تاويث البيئة واللة مساحة ما يشظه من الطريق ،

1. 金色油

تطوير النظمها يتبشىمع الاتجاهات الاقتصادية للدولة ا

أن المعور للنوط بوزارة النقل بلم إن يتغير من التحكم إلى الأشراف والمتابعة مع تبخل أقل مي أنشطة شركات ألقال الخاصة ويسبب وضع خدمات النقل العام يكون من المجازفة ان توضع أعمال النقل فجأة في نظام السوق الحر الكامل بدون سيطرة حيث أنه إذا حدث ذلك نسوف يحدث تعارض ونضارب اجتماعي وسوف تركز خدمات النقل على المسارات الثي تحقق

الربح بينما المسارات النبير مريحة تصبح ذات خدمات سيئة أو سوف يتم إهمالها كما أن المنافسة لاتسمم للشركات الضعيفة في اليقاء ويسوف تؤثر المنافسة المدمرة على عامل الأمان . وإذا قإن الظروف الجديدة تتطلب عدم التمخل المباشر ويكون التدخل عن طريق السياسات والنظم ووضع القواعد للعامة ومراقبة تنفيذها ولقد أدركت وزارة النقل دورها الجديد بعد صدور القانون رقم 203 لسنة 1991 وتبعية الشركات لقطاع الأعمال العام وأذأ أصدرت القرار رقم 407 لسنة 1995 بإسناد مهمة

الإشدراف والمتابعة إلى الهيئة العامة للطرق والكبارى والتي أضيف إلى أسمها (النقل البري).

فإذا كان هذاك شركة قابضة للطرق والكبارى والنقل البرى ظماذا لم يتم نقل شركات الركاب والبضائع وعددها تسعة من الشركة القابضة للنقل البحري والبرى والتي يتبعها ست وعشرين شركة أي إذا تم نقل الشركات التسمة لجهة الاختصاص وهي وزارة النقل فإنه يثبع الشركة القابضة للنقل البحرى وألبرى بعد ذلك سبعة عشر شركة بدلاً من هذا التضمة الذي صار العبرو أن في ظل وجود شركة قابضة تتبع وزير النقل ، والاشك أن تبعية الشركات الى وزارة النقل سوف يكون اكثر فعالية من حيث الأشراف والرقابة والمتابعة وتتقيذ السباسات ورفع الكفاءة ممأ يعود بالنفع على مستهلكي الخدمة وعلى الاقتصاد القومي،

طريق سوهاج - البحر الأحمر

وافق الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء طى المراحل التنفيذية لإنشاء طريق صوهاج - الهمر الأحمر بطول 240 كيان متر، وتصل تكلفته حوالي 700 مليون جنيه، ويعتبر هذا الطريق كمحور مهم القضاء على عزلة معافظة سرهاج المعسورة بين جبلين، بجانب إتاحة فرص الاستثمار وجلب رؤوس الأموال لإقامة المشروعات الكبرى ،

عمالة مصرية للسعودية تلقت وزارة القوى العاملة والهجرة المسرية

العديد من الطلبات للإستعانة بالعمالة الصبرية في مغتلف البجالات بالملكة العربية السمودية، ولذا فقد تم الإتفاق بين الوزيرة عائشة عبد الهادى والمكتور غازى القصيبي وزير العمل السعودي على الاستعانة بالعمالة المصرية في المشروعات التنموية العملاقة التي تشهد الملكة في المرحلة المالية، وقد تمت مناقشة كافة الموضوعات المتعلقة بالعمالة المصرية بالصعودية وكيفية مواجهة المعوقات التي تتعرض لها وكيفية الاستعانة بالعمالة المصرية من خلال تعميق

متكاملة بمصر تشتمل على 300 مصنع صغير ومتوسط، بجانب عدد من المعارض المتخصصة، وسيتم تصدير 50% من إنتاج هذه للدينة لأسواق دول الكرميسا وأفريقيا والولايات المتحدة وأوروباء وقد أشادت السيدة جواشيا وخرى رئيسة الفرفة التجارية لمقاطعة مْس زَرَ الصينية بموقع مصر الإستراتيجي في منطقة الشرق الأوسط وأفريقياء ويممل رأسمال هذا المشروع خلال السنوات الخمس الأولى إلى 800 مليون دولار، كما أنه سيوقر 150 ألف التعاون بين مصر والسعوبية في مجال التشغيل.

أكد التكتور أحمد جويلي أسين عام مجلس الوهدة الإقتصادية على أن على الأمة العربية الاستفادة من الأرمة الراهنة التي تتمثل في سلبسلة العدران والتآمر على الأمة المربية، وتجليق خطوات ملموسة على طريق العمل الحربي الشترك لصلحة الأمن القومي وإصالح مستقبل الأمة، ولابد مِنَ الاعتماد على الذات للبول العربية من خلال التكامل الاقتصادى فيما بينهاء وإقامة السوق العربية المشتركة لتعزيز تكاملها الاقتصادي خاصة بعدما وصل الناتج العربي الإجمالي 733 مليار دولار بنسبة 2.2% من اللئتج العالى البالغ 32 تريليون دولار، وتمثل الصادرات السلعية العربية 303.2 مليار دولار بنسبة 4.1% من الصادرات

خطة الطرق والكباري المصرية

الإستفادة من الأزمة الراهنة

صرح المهندس مصد منصور وزير النقل بأن خطة الوزارة في مجال الطرق والكباري تتضمن إنشاء وتطوير 12 طريقاً في II محافظة تصل تكلفتها الإجمالية إلى 586 مليون جنيه،

وبالنسبة للكبارى فسوف تتضمن خطة العام القادم إنشاء 8 كبارى في 6 محافظات بتكلفة إجعالية 148 مليون جنيه، ويعتبر إنشاء كوبرى دمياط المعدني المتحرك على النيل من أهم مشروعات الوزارة ويتكلف 25 مليون جنيه، وأشار الوزير إلى أن تكلفة صيانة الطرق في مصر تصل إلى مليار جنيه سنوياً ويتم توفيرها من خطط الوزارة الخاصة بزيادة الموارد

التفقات العسكرية العالية

مشروع صينى ضخم

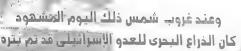
كد للهندس رشيد محمد رشيد حرص مصر على

قامة علاقات إقتصادية جديدة ومتميزة مع الصين

الإستفادة بين الخبرة الصيبية، ولذا فقد تم بحث

مشروع صيني خاص بإنشاء مدينة صناعية صينية

تتوقم منظمة لوكسنام الخيرية البريطانية أن تصل النفقات العسكرية المعالمية للعام 2006 الجارى إلى 1059 عليار دولار، ويفرق هذا الرقم بـ 15 ضعفاً حجم المساعدات الدولية، وقد أنعى ذلك إلى إرتهار صناعة الأسلحة منسبة 60% خلال أربع سنوت من 157 مليار دولار عام 2000 إلى 268 مليار دولار عام 2004، وتقع المسئولية في هذه الزيادة على الولايات المتمدة بشكل رئيسي ودول الشرق الأوسط، هذا علاوة على بعض البول الأكثر فقراً التي ساهمت في ذلك، فقد أنفقت كل من يذجلاديش والنيبال وباكستان على جيشها أكثر مما أنفقته على الخدمات الصحية في 2002 و 2003 .



بقلم اللكتور/أبهن النحراوي

هذا حديث عن الإنسان المسرى بمعدله النفيس ومادته الأصلية وشخصيته الفريدة والتي وإن تعرضت تصروف الزمان وعظائم الأمورالا أن الجوهر الفريد لها يظل شامخا وراسخا أبد النبهر. ولا شك أن أحداث بوضو 1967 قد فرضت آنذاك على مصر والأمة العربية طلاما حالكاً . في ظل التداعيات والنتائج الترتية على هذه الأحداث حتى ظن الكثيرون في الدوائر السياسية العالمية أن هؤلاء الصريين لن تقوم لهم قائمة بعد ذلك، وتبجح وزير حرب العدو الجنرال موشيه ديان حين أعلن للصحفيين إنه سيذهب ليجلس بجوار الهاتف في إنتظار مكالمة الإستسلام من الرئيس المسرى جمال عبد الناصر، جاهلاً هذا الاسرائيلي بمن هو ذلك المسرى العظيم. ه وقد جاءت عملية إغراق المدمرة إيلات، لتحدث تغييرا جنريا في الفكر الإستراتيجي البحري العالمي وصارت شهادة مجيدة درساً يدرس في الأكاديميات العسكرية في العالم.



 في مساء يوم الجمعة 20 اكترير 1967 إكتشف رادار لتش السوامل " نسر " هدفا في إتجاء 51 درجة على مسافة 17 ميل بمرى من فنار بورسعيد ، وفي الساعة 5:30 من صباح اليوم التالي تم رصد الهدف من جديد بوضوح بواسطة أجهزة رادار قاعدة بورسعيد البحرية على إشهاء 95 درجة والمسافة 13 ميل بحرى . كما رصدت نقطة المراقبة البصرية أعلى قنار بررسميد الهدف وسجلته إحدى السفن التجاريه المسريه والتي كان يقودها أنذاك الريان / أمون واصف ، وعليه فقد ثم رفع درجة الإستعداد في القاعدة وعندما أشارت عقارب الساعة الى السابعة وعشر دقائق صباحاً ، تم إبلاغ مركز العمليات البحرى بقيادة القوات السعرية بالاسكنيرية باللبقف وعلى الفور أصدر قائد القوات البحرية تطمياته بإخطار هيئة لعمليات بالقيادة العامة للقوات السلمة .

الإستعداد للقتال

الخروج للمعركة

 أنذاك بالقاهدة في بورسعيد كان قد ثم رفع درجة رستعداد سرب لنشات الصواريخ المكون من أنشين طراز كومار السوفيتي الصنع حمولة 85 طن ، طول27 متر ، عرض 6 مثر ، غاطس 1.5 مثر ، السرعة 40 عقدة ، مدى الإيحار 400 ميل بحرى ، واللنش مجهز بصاريخين موجهين طرار ستايكس مدى 34 ميل بحرى ، سرعة الصاروخ 0.9 ماخ ، ورَن العبوة المتفجرة نصف طن ، وفي الساعة 11.25 صباحا تم رصد الهدف من جديد على مساقة 5 اميال بحرية من ثجمة بررسعيد ويعد 15 دقيقة رصد الهدف من جديد على إتجاه 40 درجة ومسافة 11 ميل بحرى من فنار بورسعيد ، وعليه فقد طببت قيادة القوات البحرية من القيادة العامة وهيئة عمليات القوات المسلمة التصديق على قرارها بكسير الهدف البحرى المعادي فور إختراقه المياه الاقليمية ، .. كان القرار خطيرا وعلى درجة عالية من المساسية ، وله أبعاد سناسية وعسكرية كبرى ، عليه فقد تم رفع الأمر إلى الرئيس جمال عبد الناصر (رحمه الله) الذي صدق عليه من قوره في تمام الساعة 12:20 ظهر ذلك اليوم الشهود .

ه في الساعة 1.15 ظهرا قام مركز العمليات البحرى برأس التين ، بإرسال إشارة لاسلكية مفتومة إلى قيادة قاعدة بورسعيد ، كان العرض من الرسالة خداعيا حيث كان نصها " .. لا تشتبك مع أية أهداف في نطاق القاعدة " وعلى الجانب لآخر تم إخطار قائد القاعدة البحرية تبليفرنيا بمقنقة الأمرعن طريق هيئة العمليات بالقاهرة وذلك حتى لا يحدث أي راتباس في الموقف ، وتوالت الأحداث ، إذ تم رصند الهدف من جديد الساعة 4.40 عصرا حيث إخترق من جديد الياء الإقليمية ، على الفور صدرت أوامر القتال إلى سرب لتشان الصواريخ بقاهدة بورسعيد ، على أن تتم الصَّرية الأولى بواسطة لنش الصواريخ رقم 504 بقيادة قائد سرب الإنشان النقيب أحمد شاكر عبد الواحد القارح ، تليها الضربة الثانية بواسطة لنش

الصواريخ رقم 501 بقيادة لطفي جاد إلله ، وفي تمام الساعة الخامسة وهمس بقائق عميراً ، أيعر سرب لنشات الصواريخ إلى خارج القاعدة للإشبتياك مع الهدف للعادي ، وفي الغامسة وخمس وعشرين بقيقة ثماماً ويعد ضبط الهدف على شاشة رادار انش الصواريخ ، تم إطلاق الصماروخ الأول من اللفش 504 حيث أطاح ذلك الصاروخ بأجهزة الإتصال وهوائيات اللاسلكي بالمدرة ، مما جعلها عاجرة عن الإستفاثة وطلب النجدة ، بعدها يأريع دقائق تم إطلاق الصاروخ الثانى الذى أصاب غرفة الماكينات بالمدرة إصابة مباشرة ، في غضور ذلك كانت أجهزة رادار قاعدة بورسعيد قد تم إغلاقها مؤقتا بأوامر من قيادة القاعدة بناء على طلب قائد سرب اللنشات ، حتى يتمكن من إستخدام راداراته بوضوح دون تداخل أو تشويش وعليه فبعد نهاية العملية شمت إعادة نشفيل رادارات القاهدة من جديد الساعة 6:50 مساء ، لحظتها تم رصد الهدف من جديد على إشجاه 83 درجة ، مسافة 11 ميل بحرى ، وإتضح أنه ساكن في موقعه دون حراك على الفور تم إبلاغ مركز العمليات برأس الدين ، وفي تمام الساعة 7:05 مساء صدر الأمر إلى لنش المدواريخ رقم 501 بالفروج والإشتباك مم الهدف ، وتحقق ذلك بالفعل عندما تم إطلاق الصاروخ الأول في الساعة :7 29 مساء وبعدها بثاثث دقائق تم إطلاق المساروخ الثاني ، حيث إنقجر الصاروخ الأول في الماء أسفل الهدف ، في حين حقق المماروخ الثانى إصنابة مباشرة دمرت الهدف وإحالته إلى كتلة من النيران ، وفي الساعة الثامنة كان الهدف قد تالشي من على شاشة رادار القاعدة ، وهوى إلى قام البمر بقير رجعة .

النموع الوقحة

ه وقد بدأت إسرائيل على الفور عمليات الإنشاذ في الساعة 8-15 مساء ، حيث حلقت أربع طائرات إسرائيلية فوق موقع المعركة وأحذت تلقى بالمشاعل المصيئة والقوارب الطاطية ، لكن وحدات الإنقاذ الإسرائيلية لم تستطع الومدول إلا في وقت لامق وبجرأة ووقاحة يتصل رئيس الأركان العامة للجيش الإسرائيلي بكبير مراقبي الأمم المتحدة في القرس ، ويطلب منه التدخل لدى الحكومة المصرية لتسهيل عملية إنقاذ الضباط والجنود البحريين الغرقى والمصابين الذين تُصادف أن يكون من بينهم طلاب دفعة التخرج من الكلية البحرية الإسرائيلية النين كانوا على ظهر المدمرة المنكوية ، إلى هذا الحد كانت وقاحة مؤلاء الذين قتلوا أسرانا ودأسوهم بالدبابات ومثلوا بهم أشنع تمثيل ، دون رادع أو إعتبار لأى قيمة طوال حروبها العدوانية المجرمة ضد مصر والعرب ، وهكذا نقعت إسرائيل ثمن عوانها غاليا ، وكان للقوات البحرية للصرية شرف هي جديرة به كل الجدارة وهي أن تكون أول من إقتص الصر وثار لها من

هزيمة يونير 1967 ، فكانت عملية إغراق ، لدمرة إيائت بمثابة الخيوط الأولى للقجر بعد ليل دامس حالك ، وإرهاصة مبكرة المسر أكتوير المجيد

ه واقد أصابت تلك العملية إسرائيل في مقتل وانزلتها من زهـ كانب تملكها بعد يونيو 1967 ، وأزالت رهمها بأنها إستطاعت أن تكسر إرادة مصر القالدة ، في هين أن الجيش المصرى البطل ، لم نتج له في 1967 فرصة حقيقية للقتال ، وكانت نتيجة ما حيث في 1967 هي النتاج العتمى الذي تسئل عنه وتتحمله القيادة المتخبطة غير الكفق للجيش أنذاك ، ويفضل من الله وتصوره لا يمر وقت طويل حتى تثار مصور وتنتصر لنفسها ولأمتها العربية نصرأ عزيزا مؤزرا في حرب أكتوبر المسرق

التفيرني الإستراتيجية البحرية

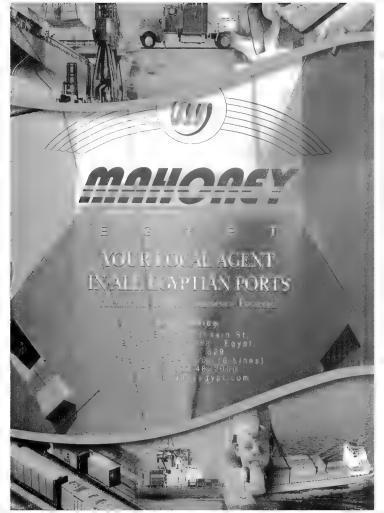
ه وهذا تغير الفكر الإستراثيجي البحري ، إذ أنه للمرة الأولى في التاريخ البحري تتصدى وهدة بحريه صغيره لقطعه بحريه لهسهه ، تتمتع بقوه نيران هانئه ومثنوعة ، كانت المدره إيلات طراز Z إنجليزيه الصنع حموله 2575 طن ، الطول 111 متر المرض 11 متر ، الفاطس 5 مثر ، السرعه 31 عقدة مدى الإيمار 2800 ميل بحرى ، 4 قواعد أعماق ، 4 مدافع 4.5 برمنة ، 6 مدافع 40 مدم ، 8 أنابيب طوربيد ، الطاقم 186 شعابط وجندي ، ... ويدلت أثبتت ثلث المعركة أن قوة النيران والقبرة القتالية لم تعد تتناسب طرديا مع هجم القطعة البحرية مما مثل تحولا جوهريا في الفكر الإستراتيجي البحري منذ ذلك التاريخ .

الأبطال

ه وأقد كرَّمت مصر ممثلة في شخص الرئيس البطل جمال عبد الناصر أبنائها الأبطال الذين حفروا إسمهم بالمجد والفض في عملية إغراق المدمرة إيلات فمنح قائدا لنشات الصواريخ وسام نجمة الشرف العسكرية وهما النقيب / أحمد شاكر عبد الواحد القارح ، والنقيب / لطفى جاد الله ، ومنح ضياط وجنود لنشى الصواريخ الأوسمة والأدواط وهم الملازم أول السيد عبد المجيد ، الماكزم أول حسن حسنى أمين ، ضابط بحرى سعد السيد ، الجثود .. عبد التميد عبد القتاح ، بكرى فتح الله ، عبد العزيز إبراهيم ، صلاح حافظ ، معمد جودة ، سمير محى ألدين ، على عبد ألله ، محدد عبد العاطى ، ممعد رچې ، عبد الهادي شوقي ، معوض سرچيوس ، عبد السلام جععة ، محمد شعبان ، السيد أحمد ، محمد على ، قصيح صابر ، عبد اللطيف مصد ، على عبد العزيز ، حسين عمارة ، فودة البدراوي ، حمدي فرغلي ، أحمد الجوهري ، خيري

 هذا درس في الرجولة والشهامة المقيقية التي تعير عن المعدن الأصيل والثمين للإنسان المسرى والعربى ععدما يتصدى ويقبل التحدي بشجاعة وجسارة في دفاعه عن أرضه وعرضه وهكذا هي مصر العظيمة . [ربّ اجْعلْ هذا الْبَلْدَ ءَابِنّا وارْزُق أَهَلَهُ مِنَ الْفَصَراتِ]

صدق اله العظيم





ذكرى إنتصارا لإرادة المصرية على مؤامرة الإنسحاب الجماعي للمرشدين والعاملين الأجانب من القناة في 14، 15 سبتمبر 1956 [عيد المرشد]

للرشمين للمحرين أخذرا على عائلهم مستراية تميير حركة الملاحة الجمرية في القناة بعد إنسماب للرشمون الأجانب، ويظهر في المحروة الجدية والإمسار العبير، بالسلمية إلى بر الأمان. أحتلف عينة الناء لمحروس في السامة التألمية والنصف مساء الأرباء 13 سيتمبر 2000 باللكري الخمسية لإنتصار الإرادة للمصرية في تناة السويس على مؤمرة الإنصاب الجماعي للمرشمين

والعاملين الأجانب ليلة 14 - 15 سبتمبر 1956، وأقيم الإحتفال بنادي الشراع بالإسماعيلية وشهد الإحتفال الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس، والسادة محافظوا إطيم القناة (السيد اللواء عبد الجليل الفخراني محافظ الإسماعيلية، والسيد اللواء محمد سيف الدين جلال محافظ السويس والسيد اللواء مصطفى كامل محافظ بورسعيد.

كما حضر الإحتقال السادة أعضاء مجلس إدارة هيئة قناة السويس الحاليين والسابقين، والقيادات الشعبية والتتفيذية بمحافظات القدة، والسادة الرشدون الرواد الذين عاصروا الحدث وقيادات الهيئة ونقابات العاملية، وممثلوا المسحافة والإملام وقام السد الفريق رئيس الهيئة بتكريم العاملين بإدارة التحركات الذين أمضو 25 عاماً في خدمة القناة بمنحهم الشمار الذهبي وبلغ عددم / 46 فرداً،



الزعيم الراحل جمال هيد الناصر يُعلن أمام الأمة قرار تأميم قناة السويس، ذلك القرار الذي حفظ للصر حقها وأحدث تغييراً فكرياً شاملاً لدى العالم باكمله.

تكريم الإنطال:

المهيدس معدود يونان ربيس هينه فناه السويس القناة وبيدو على وجوههم الدهشة من القرار الذي أذهل العالم بأكمله الأسمق يُكرم المرشدين المصريين الذين حاضو معركة الصمود وإستطاعوا إدارة تساتهم بنحاح





تعنيمات صارمة: أحد للرشدين المسريين بلقى تطيمات صنارمة ازملاؤه لقبول التحدى الكبير والتفلب على مشكلة إنسحاب الأجانب.

مجلس إدارة القناة بعد التأميم ه المهندس/ محدود يونس بائك الرئيس والعضو المنتدب

ه الدكتور / محمد حلعي بهجت بدوي (رئيسا)

- ه المؤدس / الحمد ثبية يوبس
- و للهندس / إنزاهيد كي * الدكتور / مصطفى عثمان الحفناوي و الستشار / محمد على ١٠٠
- م المستشار / برهال سحند ه اواء بحرى / ضعمود سأمي



مروراكبر سفينة حاويات بقناه السويس ه عبرت قناة السويس يوم الجمعة 22 سنتمبر 2006

سفية الصاوبات يم عيرسك .. وهي معد أكبر وأحدث سفيئة حاويات في العالم وترفع العدم الدمماركي . « وقد سندت رسوماً فدرها 653421 دولار أي ما بعادل 3.741 مليون جنبه مجمري،

ه وقد إستغرقت رجلة العبور 17 ساعة ونصف .. حيث

بدأت من بورسعيد المندعة الواحدة والنصف صباحا وغادرت السويس الساعة السادسة مساءا. ه وبيلغ الجد الأقمسي لحبولة السفينة 15000 حاوية. ه وببلغ طولها 398 متراً وعرضها 56.50 متراً وحمواتها

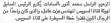
لصائبة 156000 مان

و ويعتبر شجاح هبئة قدة السويس في عبور هذه السفيعة بأمان كامل هي ساية مشمعة لبقية شركات الحاويات العالمية على بدء مشيلاً لهده السطينة المسالقة مما سيؤدى بإذن الله إلى ثنامي عائدات قباة السويس من عبور سعن

، علما مأل دخل الهنئة من سقى الحاويات بمثل حاليا أكثر س 50٪ من عائدات العبور بالقناة.









الرئيس الراحل محمد أتور السادات يكرم المهتدس مشهور أحمد مشهور الرئيس الأسبق لهيئة قناة السويس وأحد ربهال

رقما قياسيا جنبناء

في إطار الأرقام القياسية للإيرادات والتي حققتها قناة السويس خلال عام 2006 نثيجة للسياسة التي تتبعها إدارة الهيئة في التطوير الستمر المجرى لللاحي والإسطول الكرلكات والقاطرات وقبل ذلك تطوير أداء العاملين بها فقد صرح السيد القريق / أحمد على فأضل - رئيس الهيئة، بأن القناة قد حققت في شهر أغسطس 2006 إعلى إيراد شهري في تاريخها وقدره 334 مليون دولار (تعادل 1912 مليون جنيه مصرى) ويإجمالي عند سفن 1581 سفينة وبحمولات إجمالية 63 مليون طن.

اللاحة في قناة السويس:

حققت قناة السويس إبراداً بلغ (2.45 مليار دولار) بما يعادل (14.1 مليار جنيه مصرى) هذا وأصبر إنسم الإحصاء إحصائية الملاحة خلال الفترة من يناير إلى أغسطس 2006 – جاء فيها ه إجمالي عبد السفن العابرة 12141 سفينة حمولاتها 479.413

مليون طن بزيادة 287 سفينة بنسبة 2.4٪، والصولات بزيادة 43.584 مليون طن ينسية 10٪ عن تفس الفثرة من عام 2005 .



السَّبِدُ الرَّشِينِ مَحْدٌ حَسَنَى مِبَارِكُ راعى إنْجَازَات النَّطْوِيرِ بِثَنَاةَ السَّوِدِ يرفع الطر مطنًا بدء تشغيل الكراكة منَّة (واحدة من أكبر كراكات الهِنّة).



أسرة المجلة وجميع العاملين بها

يهنئ ون

السيد اللواء بحري

توفيق عبد الحميد السيد أبو جندية على ثقة القيادة الرشيدة وقرار السيد الدكتور

رئيس مجلس الوزراء

رقم 1737 نسنة 2006

بتعییـن سیادتــه رئیساً لجلس إدارة هیئة میناء دمیاط

> بالدرجة المتازة وذلك لما قام به سيادته

من إنجازات ونجاحات ويتمنون لسيادته كل تقدم وازدهار

في ظل قيادة فخامة الرئيس

محمد حسني مبارك







٥ څد مات له همدستدله

Follerdam et al. College et al. Coll

• معامل فحص دولية

• مشروعات القيمة الخانة

SOKHNA PORT

all and a sile

الاردتواف الشحن والتفريخ هانتهادات الستبراد والتصديين

دنينا ستندوها الغد 51331 E.J.

ر رایت بنداد

ريت التراكة

ر نا برات الدر الدور عاندة



Royal Logistics



International Shipping & Transport Co.

Sonker



وإجمالي هجم الإس =مجم الإستشمار تصل الى ٢ ملمارة ■عدد الشركات ا وحتني عام ۲۰۲۰ ■اثر العماله الجار عام ۲۰۲۰ میر سمدد فرص العما الماصة عام ١٠٢٠ هججم الشمو المؤ =الحجم المتوقع ﴿

الخاصه عام ۲۰۲۰





ضركة العامرية لنبخازن الجمركية

. Imria Bonded Warehouses Co.

كينج مريوط – الاسكندرية

Mariot - Alexandria - Egypt

لة غاصة بواني الخممورية العامة.

شركة العمريه ألحرن احمركه AWA SINDED WAREHOLDES CO.

> الترخيص لها لتكون مستودع إبداع جم منلك الشركة احبث مغدانيا الكراول المط The state of the s

مالنيركة بلاهيب معياس السلامة والصحة المنية والدفاع المدنى لشمان سلامة مصالح عملائما . إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة في هذا المجال --

نشاط الشركة :-

- θ تخزين جميّع انواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء
- وفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بالسعار تنافسية وبمساحات
 - هجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى
- عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
 - ومكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون هد (قصى .



 عنديغ مشمول الحاوبات لحظة وصولها بالمقارن (و السلحات وإعادة القارغ فور التقريخ مبا يوفر للعميل غرامات الثا غير .

استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائح الصادرة .

تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة

θ بها مجمع جمركي متكامل لنهو الاجراءات الجمركية في أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

0 الموقع على تلاقي الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo

Desert Road - King Mariot Tel · (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax (03)4485675 Mobil: 012 394 2216

E-mail ragabnet@intouch com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرغ من طريق اسكندرية

القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية (. V/0A33 - /V/0A33 - TV/0A33(7.)

> فاكس ١٥٧٥م٤٤(٣.) موبيل ۲۲۱۲، ۳۹٤۲۲۱۳ (۱۲)



17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL.+2(03)5905730 +2(03)5928123 FAX.+2(03)5923797 +2(03)5901521



مساحة الميناء الكلية 11.8 مليون متر مربع سساحة المسطح المائي المالي 3.9 مليون م² وسيزيد في المستقبل إلى 4.3 مليون م2, مساحة المسطح الأرضى العالى 7.9 مليون م2 وسيزيد في المستقبل إلى 8.6 مليون م²، النسبة مين المسطح المائي الى مساحة الميناء الكلية (حالياً) 1 3 ويعد إكتمال التطوير المستقبلي ستكون نفس النسمة

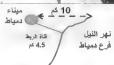
الموقع الجغرافي للميناء

يقع ميناء دمياط على مسافة 10كم يراً خرب نهر النيل (قرع دمياط) يطي بعد 70 كم يراً غرب ميناء بورسميد (20 ميل بحراً) كذا يقع على مسافة 200 كم براً من ميناء الإسكندرية (125 ميل بحراً)













4.5كم و عمدق 5 متر وعرض على السطح 90 منر وعلى القاع 30متر

بناء على موافقة مجلس الوزراء بقرار رقم 1999 لسنة 2006 بمنح الالترام لجموعة المستثمرين الكويتين لإنشاء محطة حاويات متطورة بميناء دمباط. فقد تم الأتى

1 - توفيع العقد بين هيئة منت دمناط وشركة KGE p1 التولية للمواتي بناريخ 7/8 (2006 2 مع يسيع 71% من الارض الشركة لباء الاعتال الساحلة واستكتبافات التربة 3 = نم إسباد ، الأعمال الإستشارة والتصميمات الجد المكاتب الألمانية المخصصة في محال

. (HPC Hamburg) الماقع 4 - بالربيخ الأحد 15/10/10/15 قام المكتب لإستشاري الالماني مريارة المبداء وعرص

اللحفظ الغام لنمشروع على مختصص تهيعه بتناء بندط وفي حضور حميم الاطراف وبع الايفاق صى الشكل العام للمشوء ع وس المنظر الانتها من الدر سباب الاستشارية والتصنيديث في نهاية ببسيمير 2006 على أن ثبدأ التنفيذ للمشروع.

5 - من المُخطط الإنتهاء من المرحلة الأولى للمشروع في يباير 2009 والإنتياء من بالتي المراجل

ماذا تعرفعن الائتمالا

الْجِرَء الأول بقلم محاسب سعيد رجب شرف الغبيرالمالي والاقتصادي



وتتطف براسة الميزانية ممن بتواون هذه المعة في للصارف (البنوك) إعمال الفكر وتطبيق المعارف المعاسبية والاقتصادية والدلية والضريبية لنيهم تطبيقا جيدا بالقدر الذي يحقق الأهداف المرجوة. وقد اهتم المعنون بمعرفة الموقف المالي لشخص أو مشروع ما إلى النظر إلى الأشخاص والمشروعات من تاحيتين. من جانب للنبرين وهم ، لذين تعتبر الميزانية بالنسبة إليهم بمثابة صورة للحالة التي هم بصدد دراساتها والتي تمكنهم بالتألى من تقييم السياسة التى سوف ينتهجونها حيالها ثم من جأن الآخرين ممن تريطهم علاقة بشكل أو بنفر بالمشروع وهؤلاء الأفرون إما أن يكونها عدلاء للمشروع مدن يسمعون إلى الاطمئنان على أن المشروع قدير على احترام الثعاقدات التي التزم بها معهم أو إما يكوبوا من الموردين الدائنين للمؤمسة والذين يودون الاطمئتان على أن المؤسسة سوف توفى لهم بالمستحقات في الوقت المتفق طيه ... فهم في واقع الأمر أول ضمايا التوقف عن السداد - والد بكين هؤلاء الأشرون أيضاً من المقرضين للمؤسسة وعلى رأس هؤلاء المقرضي النتوك وهي المؤسسات التي تتطلع بطبيعة العال إلى أن تتوافر لديه، أسماب الاطمئنان الكافية قبن الدحول في أية تعالدات أو تفاقيات ومن هده الأسباب وعلى رأس القائمة قدرة المبيل على السداد. وهذه الفئة الأحيرة أيضاً تقضل أنَّ تكون على علم بصفة دورية بالموقف المالي للمشروع الذي يتعامل معها والمقاطر الجارية الثي قد تحيط به وكل فئة من هذه الفئات تسعى إلى المصول على المستندات التي تقيده والمقومات التي تهمها - يمن المهم الإشارة إلى أن القراءة العاجلة للميزانية لا تفيد كثير أ - فعلى المُختص بهذا الأمر أن يحلل بنودها تحليلاً متأنياً وأنّ يعقد المقارنات بينها وبين سابقاتها من لليزانيات مع التحليل الدقيق لعساب التشنيل وحساب الأرباح والخساش

يهي أسابين التشايل وسماب الأبراع والقسائر.
ويهي أن يكن بالهيان أن برلاك ميليان القيير المسلمية
المسلمة الاستانية إنساقة إلى السي روية الإستخداف المسلمية
المسلمة الاستانية المنطق على المسائمة والمسائمة والمسائمة والمسائمة والمسائمة والمسائمة والمسائمة والمسائمة المسائمة ال

ين أن كأدر يعقد كميّ في عام (الأصال في طور 1955) الاستحداد في نالور 1955) الاستحداد في نظال الكلمة في مكال الكلمة الله القالمية والكلمة في مكال أيضًا الاستحداد المستحدة والمستحدة والمستحددة المستحددة المستحددة المستحددة المستحددة والمستحددة والمس

غير أن التقدم الفنى والاكتشافات الحديثة ويقدم وسائل النقل والنبو السكاني كل عند الأمور مقاليات يجود منتجاء القسادية أخرى تساير هذا التعلير فنتج عن ناك التؤجم بإنشاء البررصات ويشاء قريلاً الإستانيات الستطيقي والتكالب على شراء المواد الإيلاق ورجد الانتشان ما ييره نتيجة الانساع الأسواق والفهضة

الاقتصادية والثقدم الاجتماعي ، إن مجال الانتمان واسع يشمل كافة أنواع الأنشطة ويستجيب لعد من الاحتياجات الاقتصادية - فهناك التاجر الذي يسعى إلى العصول على مساعدة خارجية لشراء اللواد الأولية أو البضاعة الماهزة وهناك من يستشعر الماجة إلى تعويل أماكن الصل كالررش والمسانع وشراء معدات النقل والشاحنات وغلاقه وأيضاً العبد والآلان ومًا شابه ذلك من العناصر التي تتحقق بها الدورة التجارية والتى تظهر بالميزانية تحت بند الأصول الثابثة والتي تقابلها في جانب المُعبوم والوارد (القروش طويلة الأجل - الموارد الذاتية)، ففي المالة التي يعجز فيها المشروع عن تدبير التمويل الذاتي بالكامل بمعنى أن رأس المال لا يكفي للاستجابة التطلبات المشروع من الأصول الثابثة فهنا بتم اللجوء إلى الانتمان وهناك غروف أخرى تتطلب استثمار مبالغ ضخمة ومن ثم اللجوء إلى طلب الائتمان تكون مدفوعة بالرغبة في ملاهقة التقدم الاقتصادي والارتقاء بمستوى المياة كالماجة إلى إقامة السنود لزيادة الطلب على الكهرباء وأبضا إنشاء الطرق وإقامة المساكن. وتختلف لحال الائتمان باغتلاف طبيعة العملية للطارب تمويلها. فهناك الانتمان قصير الأجل والائتمان طويل الأجل والاثتمان متوسط الأجل وهنا بلجأ التاجر إلى البتك في المقام الأول الحصول على المال اللازم لتوفير العماية لدورة الإنتاج والبيع لديه. ومن المروف أن المبيعات تتم عادة خلال فترات وأن المشروعات أيضاً تحتاج إلى فترة زمنية قد تكون أسابيع أو شهور تنقضي بين مرحلة شراء للواد الأولية ومرحلة بيع المنتج وتحدد هذه العطيات غترة الإنتمان اللازمة.

ررقب البحض إلى القول بأن الاستدان قسيد الأجاب ها الدينة فتترادح المستروع من أجل أن يبار الشور التجارية الدينة التزية فتترادح بمن طلع بين هندان بالمستروع المستروع المستروع

أن الانتماني إلى الأخيار في الم يستخوم في مول الاستشارات الشرق من من الما لا تحقق الكان المستشارات الشرق من المناف المناف المستشارة بهذا المستشارة المناف ا

الخارجية تتحدد بمدة تتراوح بين 18 شهراً يصنع سنوات). وهنالتنوعان من الانتمان — الانتمان الشخصص والانتمان العينى – فالانتمان الشخصى يتم منحه على أساس شخص المقترض – أما الانتمان العينى فيتم منحه علايال القيم المتقولة أو عير الملقولة

ين من رحيا إصبال النافي الاستادات في البارقم يون فسط المنه الاستادات في الارتفادات في البارقم لا تنظيراً عن منها الفلاة (يونيه ألا تنسي أن كان Credit لمثل) معمرونا النول النافية بالمؤتم يعين قابل أونيا إلى المؤتم يودود بالسادات لا لا يتم شعاد إلى المؤتم يودود بالسادات المؤتم المؤتم إلى المؤتم الم

يرقي عنها إلى يوبده وإنكانات قادر بالشام غار الساء. يذكر آقي بيسمويا بالبريا أي فسنان بياشر أي مورده خواب يعين يتقسب على ما الساء إلا الخطار أي مسال بياشر أي مورد بالمؤدي بين يتقسب على مورد المؤلف إلى المؤلف إلى المؤلف إلى المؤلف إلى المؤلف المؤلفات المؤلفات

ومهما كأنت هذه القدمانات فإنها تظل بدائية قطع الانهار ولهي
سيلة عندما تشكل في قبية علاق أن قبيدًا ثابتة درمونة ولهي
مشهد عندما تكن مرورة بالقريض نوطوف أفر شامان.
ومن السبلة المسلمة الانتصادية أيضاً أنه لا يجهد أن يقهب عن
القدن إطلاقاً أن أن اللرض اللرض الانهى بكون في القدب إلى اللها الإنسان بكاناً
القدن إطلاقاً أن أن اللرض الانهى بكون في القدب الإنسان بكاناً
عن أسمال الرض الذي مصدل عليه ضمات القرض فإن المصالة

الأمن إسلاناً أن أمن القرض (الذي يكون في أللب الأسيان بنكا) هر أسمال (الله الله مصل الهية شمالة القرض إلى المسلح الاستمادية لا يشهر أن يسمى كوبالة اسهيلية مساد أو لا يشاهر أن يكون الساد من طريق تصفيلة القسان أن الواجه بالجنوب من خطل المصادن المتعامل الأخر. قال يكون العساج الانتصادية منذ المائلة في حير التصادي أن أخلاص خاصة لو أخذ تهم المنان المقدة الاستمال الطبيعي . الاستمادي المشاهرة المنافقة ا

دوسي بالكترك أن اكا كان "متنان الانتجابي (في ميان التطرأة المستلخة و "متنان الانتجابي (في ميان التطرأة الميان التطرأة المنافعة من ميان كان يربد علم الأخلايات المتناز التصافية على التقرف وهو يقال إلى فدن الأطالية التقرف وهو يقال إلى فدن الأنها التقرف وهو يقال التقرف أن الأنها التقرف المتنان كان التعرف التقرف التعرف التقرف التقرف





LONG TERM SCHEDULE FOR YMI VESSELS LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

WEST BOUND NOVEMBER 2006

NOVEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOV	ETA	PORT
M/V INDIA LOTUS	34E	01/11/08	PSD
M/V YM TIANJIN	05E	03/11/08	PSD
M/V YM CYPRESS	43E	04/11/06	PSD
M/V LT TRIESTE	D6E	08/11/08	PSD
M/V SAVONA BRIDGE	05E	10/11/08	PSD
M/V YM BAMBOO	42E	11/11/08	P\$D
M/V YM LONGEVITY	88E	13/11/06	PSD
M/V SOI VIJAY	08E	15/11/06	PSD
M/V RIALTO BRIDGE	24E	17/11/06	PSD
M/V YM GALAXY	84E	20/11/08	PSD
M/V YM PROMINENCE	31E	22/11/08	PSD
M/V YM ANPING	04E	24/11/06	PSD
M/V YM GLORY	84E	27/11/08	PSD

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V YM LONGEVITY	88W	04/11/08	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HANJIN MALTA	34W	07/11/08	PSD	P\$D/NAP/SPE/BCN
M/V YM GALAXY	64W	11/11/08	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V YM ANPING	04W	12/11/08	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V HANJIN VALENCIA	84W	14/11/08	PBD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GLORY	84W	18/11/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
MV HUMBER BRIDGE	sow	19/11/06	PBD	PBD/GOA/FOS/VLC
M/V AKASHI BRIDGE	30W	21/11/06	PBD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM COMFORT	91W	25/11/08	PSD	P80/GOA/LIV/P8D
M/V NEW PORT BRIDGE	sow	28/11/08	PSD	PBD/GOA/FOS/VLC
MAY NORMANDIE BRIDGER	3977	28/11/08	PSD	PBD/NAP/SPE/BON

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

NOVEMBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION						
M/V CONTISINGA	09W	05/11/08	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM						
M/V CHISWICK BRIDGE	BOW	07/11/08	PâD	RTW FXT/HAM/LEH						
M/V SCI MAHIMA	18W	12/11/08	P8D	BCN/ FXT/RTM/HAM						
M/V YM COSMOS	45W	13/11/08	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT						
M/V JAMES RIVER BRIDGE	29W	14/11/08	P80	RTM/ FXT/HAM/LEH						
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	61W	19/11/08	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM						
M/V GUANGDONG BRIDGE	21W	21/11/06	PŜD	RTM/ FXT/HAM/LEH						
M/V INDIA LOTUS	35W	26/11/06	PSD	8CN/ FXT/RTM/HAM						
M/V YM ORCHID	46W	27/11/06	PSD	PSD/RTWHAM/ANR/FXT						
M/V GRANVILLE BRIDGE	03W	28/11/06	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH						

غَمَىنِ بَورَسْمِينَاء 13 شَارِح الْجِيهُورِية تَايِشُونَ \$066/35988 فَكَسْ/\$166/336645 فَكَسْ/\$166/336645 مكتب دساط بهوار شركة العاويات تتيفون وقاكس (57) 320221 الفروع والقاهرة - بورسعيد - السويس

M/V CONTI SINGA

الإسكندرية ، لا فارع فرناند عاداء/ للسلة معطة الرمل ت (4882500 - 4873078-4873951 - 4861239 - 4882500 - 4873078 الأسكندرية ، لا فارع فرناند عاداء/ للسلة معطة الرمل ت (4847288 - 4840757) مختصرية

	448	, id	بارق		6/356	طناوات	268		
Party	oldesi	الخري	مادة ارغ	dagi	داومط والادمامي فضائر	كويدا. المق چون العرض	متوسط العمل الإسركن	Month	
1,	. 2	36	773	61.62 Also	39.35 4m.	20.00 5m	E37 bt	207	اركز الجدركي الطور
-lir	.27	2029	9397	3,9 ec	13	13	13	11886	الرات المركزية التامية

Q9E 29/11/06 PSD





أخارمن فوق السحاب

رحلات العمرة والعج

صرح رشاد رفاعي مدير عام مصر للطيران بالملكة السعودية بأن رحلات المج تبدأ ،عتباراً من ديسمبر القادم وحتى 25 من نفس الشهر، بينما تبدأ رحلات العودة من 3 إلى 16 يناير القادم، وقد وصل عدد رحلات عودة المعتمرين إلى 518 بنها 37 رحلة إشافية.

الاهتمام بإجراءات السلامة والصلاحية

صدح العربق طيار احمد شقيق وريو الطيران المعنى بأن ليس هذل أى تهاون بالنسنة لإجراءات السلامة والصلاحية للطائرات وأطقمها الفتية سواء المصرية أو الاجتبة، وذلك بعرص تلافى حدوث كوارث جوية تهدد صناعة النقل الجوى بمصر، وسيتم منع شركات الطيران الغير حاصلة على شهادة "، لاسورا" الخاصية بالسلامة والجودة من الهبوط بالمطارات

خطر استعمال الأجهزة الإلكترونية

قام باحثون في جامعة "مالون كارناجي بالولايات المتحدة الأمريكية بدراسة أظهرت أن استعمال الهوائف للحمولة والأجهزة الإلكتروبية النقالة مثل الكمبيوتر المحمول والألعاب الالكترونية تعرض الإلكترونيات المهمة على متن الطائرات الغطر خاصة أجهزة استقبال أنظمة تحديد اللوقم المعروفة باسم GPS والتي تعتبر من الأهمية

محطاتها

خطة تخلمة قضابا الثياه

اعتمد البكتور محمود أبو زيد وزير

الموارد الماثية والرى المخطة المستقبلية

لمشروع التبريب التطبيقي في مجال

الهيدرولوجيا والوارد المائية وسيل

أدائهاء رتمثل هذه الغطة أحد

مضروعات الرؤية المشتركة لمبادرة

دول حوش النيل، ويتولى مسئولية

تنفيذه حتى نهاية عام 2007 المركز الإقليمي للتدريب والدراسات المائية

بمدينة 6 أكتنوبر بمنحة هندية تصل

إلى 20 مليون دولار – وذاك بهداب

تكوين شبكة متكاملة الدراسات

والتدريب لدول الحوض يسهم في

إعدادها عبد من للعاهد الدولية لتوفير

الإستشارات الغنية وتبادل القدرات

العلمية وللعلوماتية بين الدول لخدمة

تضايا الماء

شهادة الإدارا لصر للطيران

صرح المهتدس عيد العزيز فأضل رئيس مجلس إدارة شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية بأن الشركة بدأت مرحلة الاستعداد والتحضير للحصول على المرحلة الثالثة من شهادة اعتماد هيئة الطيران للدني الأوروبية "الإيمازا" التي يتم إجراء اختياراتها أوائل يونيو 2007، وتعتبر هذه المحكة الثالثة والأخبرة التي تغطى ورش ممرات المركات مع إضافة طرازات جديدة للبرينج للقيام بالصيانة الدورية، وسوف تتسلم الشركة أحد البائى الغامل بورش عمرة المحركات أوائل العام القادم 2007 من الشركة

نشاط إبرياص الأمريكية

أعلنت شركة إيرياص الأمريكية تلقيها 182 طلب للشراء تصل قيمتها إلى 21 مليار وخمسمائة مليون دولار أمريكي، وذلك لصالح 12 شركة طيران، وتشمل 112 طائرة طراز 320 و 40 مَاثَرَةَ طَرَازَ 350، هَذَا وَقَدَ طَابِتَ الْخَطُومُ الموبة السنفافورية شراء 20 طائرة طراز 350 الجديدة ق م 9 طائرات طرار 380.

لا تأثير من إكسبرس

رئيس الشركة القايضة أكد الهندس لمسر الطيران بأن شركة الطيران الداخلي "إكسيرس" التي تم إنشاؤها مؤهّراً إن تؤيّر على شركة مصر الطيران الخطوط الجوبة لأن هناك تكاملاً تاماً بين الشبكتين ونظام حجز واحد، وستنفذ الشركة الجديدة جزءاً من النشاط الإقليمي الداخلي، وستظل الرحلات الدولية حكراً على مصر الطبران.

أول قاعدة هندسية

صرح اللواء طيار حسن راشد رئيس شركة خدمات البترول الجوية باته سبتم افتتاح أول قاعدة هندسية لصيانة الطائرات المروحية في الشرق الأوسط في نوفمير الجاريء وستضم القاعدة هنجرين ومعدات حديثة ومتطورة لصيانة الطائرات مع إعداد فريق فني من مهندسي الطائرات، وقد تم توفير كافة الإمكانيات لتكون القاعدة على أعلى مستوى.

زبادة حجم أسطول القطرية

قررت المطوط الجوية القطرية زيادة أسطولها إلمق الضعف خلال أقل من 10 سنوات، وبذا يصل حجم الاستطول إلى 110 طائرات عام 2015، وقد كان اسطولها عام 2003 لا يتعدى 28 مائرة زادت إلى 48 طائرة. وتعتزم الشركة إنشاء شبكة قوية للشحرة الحرى خلال السنوات القليلة القادمة، بجانب أسمول من طائرات الشمن وذلك بعرض المنافسة على عركم بقل النضائع من وإلى أسيا عبر منطقة المليج،

دعم التعاون مع الصان

قام المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل بزيارة أكبر شركة لتمشيع الجرارات في مدينة دليان بشمال شرق الصين حيث بحث مع وزير السكك الحديدية الصيني سبل دعم التعاون والتنسيق في المجالات التي تتناسب مع احتياجات قطاع السكك الحديدية المصرى ، وقد صرح الوزير بأن الوزارة مهتمة بالتعاون مع المسين طللا كانت التكتواوجيا المسينية المتوافرة هاليا ملائمة للإهتياجات المسرية.

الحدمن تلوث مياه البحار

صرح الاكثور مالح الشيعى وأيس لجثة المسحة والسكان بمجلس الشورى للصرى بأن اللجنة واققت على انشمام مصر للاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب، وذلك بهدف مكافحة التلوث البترولي لمياه البحار والشواطئ بجانب مكافحة نقل العضورات والكائنات الضارة التي تهدد الحياة البيئية بالبحار من غلال ظهور أتواع من البكتريا الضالة للإنسان.

الأمن العام للأمم التحلة مؤتمرات ومعارض ولقاءات سياسية

أعلن الدكتور نادر ريالس الرئيس الجديد لاتحاد منظمات الأعمال المصرية - الأوروبية أن الإتحاد اديه برنامج كامل المام المُقبِل تتضمن مؤتمرات ومعارض والناطت سياسية في مصس ويلجيكا وأسبانيا وفرنسا وألمانيا وإنجأترا وفتلنداء وذلك لجذب الاستثمارات والتكثوارهيا المديثة بجانب تنمية المنادرات ودعم السياحة وإيجاد فرص عمل

رصيفى حاويات الإسكتدرية والدخيلة

اجتمع المهندس محمد متصور وزير النقل بالمسئولين في هيئة "hPh" المولية التي تتولى إدارة جزء كبير من ميناء هونج كونج والشويك الرئيسي في مشروع إنشاء رصيفي حاويات ميناس الإسكندرية والدخيلة، وطالب الوزير من مسئولي هذه الهيئة الانتهاء من هذا المشروع في الوقت المحدد له، وذلك تمهيداً لافتتاح الرئيس حسنى مبارك له شائل شهر ديسمبر القادم، وقد صدرح الوزير بأن إنشاء رصيقي تداول الحاويات يأتى في إطار مشروع تطوير ميناس الإسكندرية الاستثمارات التي ستوفرها هيئة HPH لإنشاء الرصيفين.

وافقت الجمعية المامة للأمم المتحدة على انتخاب "بان كي مون" وزير الخارجية كوريا الجمويية أمينأ عاما جديدا للأمم المتحدة خلفا لكوفى أمان الذي تنتهى فترة ولايته الثانية مم انتهاء العام المالي، وبذا يصبح الوزير الكوري ثامن أمين عاء للأمع المتحدة منذ إنشائها عام 1945، وأول أسبوى يشغل هذا المنصب من 35 عاماً، وقد تعهد بمواجهة التحديات الهاطة التي يعيشها العالم في الرقت المالي وعلى رأسها التجربة النووية الأولى لكوريا الشمالية والمأساة الذى يعيشها إقليم دارقور غرب السودان.

خصخصة المواني المصرية. . بين التأييد والتنديد

تعتبر المواني هي حجر الزاوية لتتمية وتطوير التجارة وجنب الإستثمارات ورفع أرقام الصادرات ومن ثم القضاء على مشكلة البطالة. فالموانئ هي مرآة عاكسة تكل ما يدور داخل الحقل الا إقتصادي ومحاولات تطوير الموانئ المصرية مرت بمراحل متعندة من خلال نظريات وآراء... من خلال رؤى وآراء. وزيرينه، وآخرياتي ولكل منهم منهج ولكل منهج حواريون ومعارضون.

النظريات والمنظرون يتفيرون والموانئ ثابتة معدلات الأداء ثابتة أو تتغير بمعدل بطيء لا يوازن التغيرات الحاصلة بالموانئ المحيطة.

وإدارة الموانئ من خلال الجهاز البيروقراطي للدولة قد يعرقل مسيرة الانطلاق نحو الأمام. أما الإدارة المتخصصة من خارج هذا الجهاز قد تساعد على الإصلاح.. لكن تبقى مسألة الأمن القومي والاختراق حال خصخصة الموانئ.

برأيكما هو السبيل للخروج من هذه الإشكالية؟ وما هي الصورة المثلي من وجهة نظركم الإدارة هذه الواني وتطويرها وإدخالها حلبة المناهسة العالمية؟ إبنا نبحث عن آراء جريئة وأفكار خلاقة تضع مصلحة الوطن فوق جميع الاعتبارات.

"الإدارة غير المالكة" هي النموذج الأكثر نجاحًا

المواتى في مصر تنقسم إلى عامة وتخصصية ويحكم إنشائها أو إدارتها قانون رقم 1 اسنة

96، 22 لسنة 98 وقانونياً لا مجال لخصخصة المواني العامة وتحويلها لمواني خاصة Private Ports حيث لا يسمح القانون بذلك ولكن يسمح القانون بإنشاء مواني جديدة

وعالمياً تنقسم للواني من حيث الإدارة إلى أربع أقسام، اكثرها شبوعاً ونجاحاً هو نعط

الإدارة غير المالكة Land Lord حيث تملك الدولة أو الولاية أو للحافظة الميناء وتمثلها هيئة

حكيمية معينة Port Authority وتدير الميناء وتشلطه مؤسسة Corporation أو شركة

Company وهو النمط الذي تبنته حكومة مصور عام 2002 بناءاً على دراسة عميقة قام بها

تقصيصية خاصة (ميناء غالب عثالاً) أو إنشاء أرصفة في موانى عامة قائِمة.





وكوف توك زخم نهضة جديدة من رمىناعة الفرجستيات

داخلها وتثقب جدار شرنقة الفكر لتكراري لعقيدة أنه ليس في الإمكان أفضل معا هو كائن؟ .. لقد خلت منظومة الموانئ المصرية بالرغم من استراتيجية مواقعها وأهميات الأدوار والوظائف المنوط القيام بها ضمية سستهامة لأفكار بيروقراطية عفى عليها تتابع خطى التقدم لذى أقابت منه أعداد كبيرة من الموانئ العالمية. والأمر الذي رقع بهذا التساؤل الماسم إلى مسترى الأهميات غير اللحة على أجندة التطوير وأولوبات التنمية حقيقة أن المخططين السياسيين والإقتصاديين لبالغ الأسف في مصر كانت ولازالت أهضلياتهم متمحورة حول مجالات اقتصادية أشرى لا علاقة لها على نحو وثيق بجوهر التنمية المقيقية الفعالة. دون توجيه الاهتمام الواجب إلى الموامئ وهي طاقات التصادية إنتاجية من الطراز الأول متخصصة في إنتاج وتوزيع الخدمات اللوجستية التي نعد من أبرز لوازم احتياجات أسواق التجارة الدولية المصولة بحراً التي تلمو وتتسع بوتاثر متسارعة، ويتبغى أن نعلم أن إقتصاديات هناعة القيمات اللرجستية صارت أرقى الاقتصادات الدولية. اختصاراً وللإيجاز فإن هناك عدة أليات لايد من استيعاب فحواها چيداً:

 أن الفصفصة أو العمعة ليست هي لب القضية وإنما الإدارة الجيدة هي مضمون الفهم الجيد لطبيعة التنمية صواء أكانت خاصة أو عامة.

2- وهناك إقتراح مؤداه أن تنشأ وزارة الثقل البحرى والتجارة

3- أن يعاد النظر على نمواً عاجل في التكوين البيروالراطي المعرقل وغير المتخصص لجالس إدارات هيئات المانئ وإحلال مجالس إدارات مطها من أوناس دوي غيرات علمية وعملية تتوافق مع متطلبات العصي

4- وعلى ذات المنوال إن يعاد تشكيل المجلس الأعلى الموانئ على أسس لا تقصع مجالاً اعتاصر تفتقر إلى فهم الأوزان النسبية المؤثرة لمنناعة غدمات المؤانئ وأهميتها للإقتصاد القومي . إنْ هير التنمية جاء من تسلل أصحاب الرؤي المحدودة إلى هذه المواقع ودفع الاقتصاد القومي الثمن باهظأ بسبب تالت



الأستاذ/سميرمعوش محاشر في الإقتصاد البحري

تواءبھری/شرین *حس* مجموعة من الفيراء المصريين والأجانب وانتهت بمثال تطبيقي في ميناء الإسكتدرية، ووأفق رأيس مجنس إدارة هيئة مواشئ المُجلس الأعلى الموانى على تلك السياسة، وهي نفس السياسة التي أوسى بها البنك الدواي وارتضتها المجموعة الأوربية ادولها. إلا أن بعض غير المتخصصين يجلو لهم أحياتًا إما السباب شخصية أو لعدم الإلمام بكل جوانب الموضوع أن يعيدوا اختراع العجلة ويتحدثوا عن إلغاء الهيئات وتحويلها إلى شركات دون وجود كيان أسلطة الدولة ينظر ويراقب ويقنن Regulator، قفي حالة إلغاء الهيئات دون وجود كيان ممثل لسلطة الدولة يمثلك المال العام Public Tomain أن يصبح في مقدور الشركة القابضة أن تمنح حق امتياز أو أن توقع على اتفاقيات دراية حكومية أو أن تصدر تعليمات الأجهزة حكومية أخرى تعمل في الميناء (الشرطة - الجمارك - المخابرات - القوات المسلحة ... إلخ)، وستظهر عشرات من المشلكل الإدارية أو القانونية ،،، وسيضطر المشرع إلى تعديل عشرات القوانين أو سيتم الرجوع إلى السياسة المنطقية التي سبق دراستها وتبنيها وهي الإدارة غير المالكة أي فصل الملكية Ownership للدولة (وتعثقها سلطة الميناء) عن

الإدارة (تمثلها شركة قابضة أو مؤسسة أو شركات) وسواء تم التشفيل Operation بو)سطة شركات متفصصة تدعى بواسطة الإدارة أو بواسطة شركات تقوم الإدارة بإنشائها (شركة إدارة الميناء) فإن الأهم وهو وجود سلطة الدولة للقصل في المنازعات ومراقبة عمل الإدارة والمشغلع، وإعادة تنظيم اللوائح ومراقبة الأسعار ومراقبة مدى الإلتزام وتنفيذ قر رات المنظمة البحرية الدواية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO وغيرها من المنظمات الحكومية الدولية، والتعامل مع سلطة رقابة الدولية على الميناء port State Control والتعامل مع باقى أجهزة الدولة المكومية وعدم تنازع الاختصاصات. وحتى يمكن للميناه فعلا أن يدار بأسلوب اقتصادى ويطلق يد الشركة التي تديره، فلابد لها أن نخرج من عباءة شركات

قطاع الأعمال وتصبح شركة استثمارية وإلا أن تنجح اقتصابياً.

الأصلوب الأكثر قبولاً في العالم والدي سبق واختارته مصر هو الإدارة عير المالية Land Lord وفيه يوجد ممثل أسلطة الدولة عبارة عن هيئة ميناء Port Authority صغيرة الصحم (مائة موظف أو أقل) تقوم بدور المنظم والمراقب كما هو في روتردام مثلاً، وشركات نقرم بتنفيذ أنشطة الميناء (قطر وإرشاد – شحن وتفريغ – إدارة معطة بضائع – إدارة محطة حاويات ... / إلغ) وسلطات حكومية أو شبه حكومية تقوم بدورها (جمارك - رقابة على الصادرات والواردات ... إلخ).

الموضوع كبير ويحتاج لورشة عمل

ق.عهدا أهليم السيد بميوني- عميد مركز البحوث والإستثبارات الشاع الاتل البحرى

سبق لمركز البحوث والإستثمارات لقطاع النقل البحرى أن قام بتنفيذ دراسة تحت عنوان تُتطوير الموانئ المصرية ورقع كفاحتها" في عام 2002 وذلك بتكليف من وزارة النقل حيث تعرضت بالتفصيل لمضوع المصخصة وكيفية معالجته ومن وجهة النظر الشخصية أن هذا الموشموع لا يعالج من خلال مقال ولكن من خلال مؤتمر أو ورشة عمل نظراً لتعدد المماور المؤثرة فيه سواء كانت إدارية أو تنظيمية أو مائية أو تشريعية أو إقتصادية



تجارب الماضى أثبتت أن أداء القطاع العام أتسم بطابع الإحتكار وقلة المنافسة

والأمنية والبيئية لعمنيات الموانى فإن تحركات الناس والبضائع تجرى تحت إشراف أجهزة الموانى وسيطرة الجهان المستولة عن الجمارك والهجرة والأمن للدولة. تقوم المواني بمهام أساسية في تنظيم نقل مؤن النقل والتجارة الدولية. أذا قإن الدولة تشارك بشكل مباشر أو غير مباشر في إدارة قطاع المواني في جميع الدول تقريباً المتقدمة والنامية. إن المواني إما ملك للدولة ولإداراتها أن أجهزتها المختلفة. شهدت السنير الماضية تحول جارى في تحديد دور القطاع العام الذي يتسم بطابع الإحتكار

تعتبر للوائي الدخل بن الأرض والمحر - ويطبيعة مواقع الوائي الفطية والجوائب الإقتصادية

وقلة استافسة في مساسة نقدم الإقتماد المطي وتوفير وسائل توريع السقع والخدمات. مع إنتهاء الحرب العالمية الثانية حتى أواخر السبعينات ظلت كاثير من الدول وكثير من السياسيين يُفترمنون أن الدولة يجب أن تؤدى دوراً أساسياً في الأنشطة الإقتصادية. وفي خطة لإحراز التقدم وتوبسم فرهن المبل وتعسين توزيم الدخل وتوفير السلع والخدمات للفقراء فقد أسست كثير من الدول شركات تجارية مملوكة للقطاع العام ويعض البلاد إتجهت إلى تأميم الصناعات الرئيسية ووضعت نظاماً عمارماً على شركات القطاع الخاص المتبقية بدءاً من أواخر السيمينات ومتزايدة في الثمانينات حتى التسعينات والتي فيها أصب كثيرون من القادة السياسيين وصناع الأنظمة والإقتصاديين والعامة في كثير من الدول بخبية أمل بقدرة القطاع الهام على تحقيق الأهداف المطلوبة. ولكن ظهر تدريجياً إجماع بالرأى إن الأسواق المتنافسة أصبحت تساند التقدم الإقتصادي بقاطية تؤدى إلى تحسين مستوى الميشة. ويتشجيع وُيديين هذا الأسلوب الجديد في التفكير، أعلنت دول عديدة خططها التي تمكن بيع شركات

النولة وإعادة هيكلة الشركات العامة المتبقية من أجل الإستجابة الأكثر فاعلية لقوى السوق شهدت المواني تطوراً ملموظاً في السيعينيات وخاصة بعد إدخال خدمة البضائم المواة وسرعان ما إشتهرت هذه الفيمة لحفاظها على البضائم نظيفة، وسهولة تداولها سواء على السفينة أو على

منها الإنسالات الإلكتروبية الحديثة والتي مناحبها صرورة التليير في الشفطيط، والتصميم، وتنمية

رأس المال

للمرانى المسرية

جانبي رسيف الميناء مما أدى إلى تفقيض العمالة على الرمسيف بالإضافة إلى تخفيض تأكلفة النقل بالنسبة للنصبائع العامة وكان لها أيضاً تَأْثُراً عبيقاً على تصميم وتداول البضائع التي تحملها د/ إسماعيل مبارك السفن وكذلك على تطوير الواني نفسها كما إنها تزيد من إمكانية أستاذ (غير مثارغ) كانية الهادسة التحكم في نقل بضائع المنافة وفي هذه الأحوال، تصبيح المواني مرحلة إنتقالية البضائم الأجنبية التي تقصدها وأصبح الغرض أن بتم تشغيل المواتي بنسط تجاري قابل النمو وأن تكون غير مدسة من العولة . وهذه المولني مثل ميناجي سنجابور وكولوميو واللذان يتمتعان بموقع ملاشم على الطرق الممتدة عبر المحيط حيث تعتمر تَجارة نقل الماويات من أكثر الأعمال الريحة لديهم. كما أن سفن

حامعة القاهرة ~ عمس شعبة الثقل - الجالس الترمية التخميصة - عضو اللجئة الإستشارية العليا المواس بوزارة الثال – عضو اللجلة الإستشارية الطيا المماية الشرطئ نقل بضائع المنب الجافة والساطة أخذت في التزايد في المجم وقد ساعد على ذلك عوامل كليرة



تهدف خطة اللولة نزيادة النمو الإقتصادي إلى 7.6 % حتى عام 2010 ومضاعفة الثانج القومي كل عشر سنوات وزيادة الدخل القومي إلى أكثر من 4000 دولار أمريكي للفرد بحلول عام 2017 وذلك بخلق حوالي 550.000 فرصة عمل سنوياً

فلصت الدراسات التي تمت وتجرى حالباً إلى تطوير منظومة النقل البحري في مصر وذلك من أجل تشجيع الصادرات المعرية وجذب التجارة الدوابة العابرة واذلك قدمت وزارة النقل البحري (قطاع النقل البحرى الآن) إستراتيجية وسياسة قطاح النقل البحرى في القرن الواحد والعشرون وذلك بالعمل عن زيادة القدرة التنافسية ورفع كفاءة الموانى المصرية والغدمات التي تقدمها وفي سبيل ذاك بحبّ الإستمرار في تنفيذ السياسة التي تضمن تطيق هذا الهدف

في الترقيت المحدد بالاتي: - الإستمرار غي مشاركة القطاع الشامس وتنظيم دوره في تقديم القدمات المختلفة بالوائي وذلك بالإستعرار في مربجعة التشريعات ، لوجودة رتعبيلها أن إصدار تشريعات

جديدة لتعشى مع تطور مطاعة النقل البحرى سواء عن الستوي الإقليمي أو المستوي المالي - تضجيع إستثمارات القطاع الفاص ومنحه التسهيلات من

أجل تقليم القدمات وإنشآء محطات تخصيص - التُلكيد عن إستمرار رامع كفاحة ومستوى خدمات المواني وزيادة قبرتها التنافسية إقليمياً وعالمياً عن طريق الآتي: إعطاء الشركات العاملة في المواني المصرية مرونة أكبر في التسمير والخدمات الأخرى التي تؤبيها بالتنسيق مع

سلطة الساء ب - تتمية وتطوير الموارد البشرية

ج - الإستمرار في تطوير وتحديث البنية التحتية والقوسية الموير والإهتمام بسياسات التسويق لجذب الذيد من

العملاء والسنتامرين للمواني المصرية هـ - الإستمرار في تنفيذ برنامج الضعيضمة بما لا يهدر حقوق المولة والعاملين وقد إعتمد مجلس الوزراء برثاسة التكتور عاملف عبيد هذا البرنامج وإعتبرت هذه العقاصر هي إستراتيجية النقل البحرى للقرن الراحد والعشرون

 تتبع للوائي للصرية وزارة النقل وتنار بواسطة رؤساء الهيئات ومجالس إداراتها الذين يتبعون وزير النقل مباشرة عدا ميناء السخنة وميناء شرق بورسعيد اللنان يداران يوامطة القطاع الذاص باثقاق عقد امتمان مع العولة

- أنشئت أخيراً هيئة السائمة البعرية والثي حات معل مصلحة الواتي في الإشراف على الساعدات اللاحة خارج نطاق مسئوأية المواني وسلامة وأمن السفن العاملة والمتربدة على المراني المصرية ومثلها مثل هيئات المواني يتبع رئيس مجلس إدارتها وزير النقل مباشرة

وتشاسل المرانى

وتعتبد هذه الإستراتيجية على تحسين الروابط الإقتصادية مع يول العالم وقتم مجالات جديدة والعمل على زيادة العماسرات حيث أن زيادة المسادرات في الدافع إلى إستمرار النمو الإقتصادي ميث يجب ويارَم زيادة الصادر آد بنسبة 15 - 17 % سنريأ واشعقيق دلك إلتزمت الدولة بإصلاحات إقتصادية وإعادة الهيكلة لكثير من المؤسسات وكتتيجة أولية لهذه الإصلاحات زاد الإحتياطي من القطة الصعبة ليقطى حوالي 17 شهر واردات وإنخفض معدل التضخم وزادت الإستثمارات الأجنبية في مصر (بدون قطاع البترول) مما يعكس نسبة الإصلاح

ويبقى قطاع المواني والذي تم تطويره وإن لم يكن بالقدر الكافي أن كلياً أي تم تطوير جزء وجاري تكملة باقي المطومة وأهمها البشر ، لعاملين في هذه الهيئات والدي يجب تأهيلهم ليتماشو) مع الفكر الحديد في الإدارة وكذلك يجب النظر إلى دخواهم وإعادة هيكلتها لتتناسب مع التقنية المستخدمة والقرن الواحد والعشرون وتنقسم نظم المواني في العالم أجمع إلى عدة أنظمة منها

- يظام التملك وهو Land lord System أن تمثك الدولة بالكامل الميناء وتقوم بإنشاء البنية الأساسعة (الفوقية والتحتية) ثم تقدم مطرح الأرصفة والقدمات عن شركات مؤهلة لتقدم بإداراتها مع الإلنزام بتوريد ما يتم الإتفاق طيه إلى مينة الميناء وطبقاً الإنقاق على المد الأُمنى يجب على المنتضم توريده.

رمسيف طوله 100م تم بثاؤه بتكلفة عشرة ملايين جنيه تحسب

1 - قترة إعلاك الرمبيف (عد سنوات) 2 – تقسم التكلفة عن فترة الإملاك لينتج الإملاك سنرياً 3 - تضاف قيمة الصيانة والتطوير خلال عبر الرصيف (أو قترة الثعاقد)

قيمة الإيجارية عن أساس

4 – تضاف نسبة ريح (عائد على رأس المال TRR) لا تقل عن 18 -20 % من 5 - تكون المصيلة هو المؤشر الببئي القيمة المالية االمطلوبة لإبجار الرصيف وهذا النظام هو الأنمس بالنسبة

لواءيجري/هائي حسثي القبير ذليهرى الإستشاري وكيل أول وزارة النقل الهجري الأسبق

والتطور الماقل للنقل سن تنظام اللكية والإدارة إلى نظام الثملك ومدح الإدارة للغير - نظام الملكية والإدارة Utility port وفيها تتملك الدولة الميناء والشيمات والشركات العاملة به وتديرها وتعمل لمسابها أي بإغتصار نظام حكومي وهذا النظام لا يناسبنا في الوقت المالي رغم أنه كان مناساً في وقت من الأوقات والتصول الجاد والواقعي من نظام الملكية والإدارة إلى نظام

الشلك وطرح الإدارة عن شركات متخصصة نقترح واري إثباع المطرات الثالية اللوائح والسياسات والتشريمات تبقى مسئولية الدول ممثلة غي وزارة النقل

- إدارة الميناء تبقى مسئولية مجلس إدارة الهيئة باقى الأنشطة مثل تداول الصاويات - الشحن والتقريغ التقزين - النقل بالشاحنات صيانة اليناء - خدمة

القطر - خدمة الإرشاد - توفير للرافق للميناء تطرح للتعاقد مع الشركات المتقصيصة مع إبرام إتقاقيات منع إمتياز الفترة أو بنظام المزايدة مع تشجيع المنافسة

سقى أمن الميناء والغدمات الصحية مستواية هيئة البناء هذا الهضوع مثقول عن دراسة أجراها البنك الغولى برئامة العيد مورج ثاراكان مسئول تطور البنية الأساسية للشرق الأوصط وشمال أهريقيا ووزارة النقل البحرى ومثلها الدواء هظى حسنى وكيل أول



د/أحمد عيسوي عقبو المبض القومي الإنتاج والشئون الإقتصادية

مناك أكثر من 36 بولة قى مقتلف أحداء العالم تأخذ بإجراءات خصخصة التشقيل لنعش أو معظم الموانى التجارية عن طريق بيع الأصول أو إسناد عقود إدارة (منح إمتياز) طويلة

الأجساره ولقد غصنقصت الدول العربية غدمات المواني وأعادت تنظيمها منذ علوي مضت وهذا الاتجاء العالى لخصفصة غدمات الموائى

يمكن مصر من أن تختار ما يناسبها من أساليب الخصفصة وإعادة التنظيم. فإعادة التنظيم والغصخصة لخدمات المراني غي معظم الدول

استهدفت وأحد أو أكثر من الأهداف التالية؛ - زيادة الكفاءة وتخفيض تكاليف خدمات الموانى للمساعدة في جعل الصادرات أكثر منافسة في الصوق المالي. - زيادة إيرادات الموانى وتنشيط المنافسة بين موردي خدمات

الموانى في كل ميناء وبين المواني وبينها وبين الواني في الدول

 إزالة التكدس وإزالة عوائق توسيع التجارة. تدميم سياسة الإصلاح الاقتصادي والأخذ باليات السوق.

- جذب عند كبير من السنثمرين من القطاع الماص الواجهة التوسع في حجم التجرة وخلق ميناء محوري الترانزين. - تحويل (أو نقل) رقابة التشغيل إلى مشغلي القطاع الفاص بينما يتم الاحتفاظ بملكية البنية الأساسية للموانى والإدارة

- تشجيع منتجى القفاع الشاهر والممدرين والمستوردين لبناء وتشغيل معطاتهم المتقصصة.

 تعظيم أو المعافظة على إيرادات المكومة من تشغيل المواتى وكذلك تعظيم أر المحافظة على مستوى العمالة. ومن أمثلة الدول التي أجرت إصلاحات بالمواني:

1- بنما: بدأت في عام 1991 تطبيق سياسةً مواني جنيدة لتشجيع الاستثمارات الأجنبية الضاص في معدات الثرانزيت بالميثاء وكذاك لاصلاح خدمات المواني ورفع

2– المكسيك: بدأت في إخار سياسة أليات السوق التي اتبعتها بإعادة التنظيم والغصمفصة والمنافسة بعد أن تمققت من أن القطاع العام لا يمكن تحديث ورفع الكفاءة بالموانى حيث لا يملك التمويل لذلك وأصعرت قانون جنيد للدواني في عام 1993 حل محل مركزية هيئة الميناء واعتبر كل ميناه جديد كشركة كل أسهمها ممواكة لنقطاع العام والني يتم بيعها بعد ذلك عن طريق مناقصة للقطاع الضاص بحد أقصى 49% منها للأجانب وهذه الموانى المستقلة رغم إنشاؤها بعيد 22 ميناء تجرى بينما تم إنشاء هيئة عامة تحد وزارة النقل وللواصلات عام 1944 اختصاصها الإشراف والتنظيم وليس الإدارة والتشغيل

3- الأرجنتين. بدأت الحكومة منذ عام 1992 في الأخذ بتغيرات جوهرية في سياسة المولني تهدف إلى إعادة

هناك أكثر من 36 دولة تأخذ بنظام خصخصة التشغيل

تنظيم خدمات الموانى ولا مركزية الإدارة واستبعاد الاحتكار وخصخصة تشغيل المواني لرفع كفاءة خبمات الموانى وخفض التكلفة وخلق المنافسة بين موردي الخدمات بالوانى فلقد صمع قانون الموانى بالأرجنتين لأى مستثمر مطى أو أجنبي لإنشاء وتشغيل معطات أو منشأت بدون قيود فيما عدا القيود المفاصمة بالأمن والبيئة والضرائب ثم خصفصة 6 معطات ببيناء بيونس أيرس بمنع عقود التزام لمدة 20 عاماً عن طريق النافسة لعدد 5 اتصادات مشظين مستقلن من الشركات المحلية والأجنبية وتبعأ لذلك اذغفضت التعريفات المختلفة بمقدار 20% ~ 50% والخفضت تكلفة استيراد المبوب من 9 دولار للطن إلى 3.5 دولار

للطن وارتقعت طاقة معدات التداول إلى الضعف. 4- تشيلي: بدأت في عام 1981 تسمح القطاع الماس في التداول وسمح المنتجين (المصدرين أو المستوردون) إنشاء

25 محطة متخصصة للتجارة في منتجات رئيسية. 5- فنزويلا: بدأت في عام 1989 وارتفعت الإنتاجية 50% وانتخفش زمن التفريغ من 2-3 إلى يوم واحد أو أقل وارتقعت ساعات العمل بالمواني من 8 ساعات 5 أيام

في الأسبوع إلى 24 ساعة 7 أيام في الأسبوع. 6-: البرازيل: أمىدرت قانون إمملاح المواني عام 1993 ليسمح للقطاع الغاص بتشغيل المواثى ونغذت التنظيم في عام 1995 يمنح شركات القطاع الشامن التزام تشغيل الغدمات العامة شاملة خدمات الواني عن طريق

7- روسيا: بدأت عام 1992 في خصخصة المواني حيث احتقظت المكومة بالأصول التي استبعبت عن المصحصة مثل الأراضى وحاجز الأسواج، والطرق، وتم تحويل الباقي الشركات المساهمة الجديدة بكل ميناء وتم توزيع الأسهم للشركة المساهمة كما يلي:

- 51% بيمت بالراوية لاشمادات العاملين - 9629 تم بيعها من خلال مناقصة للقطاع الضاهر أو

- 9620 ثم الاحتفاظ بها مؤلتاً على أن يتم بيمها بعد ذلك. 8- الهند: أتبعت الهند مقترحات البنك الدولى لامسلاح وخصخصة المانى بعقود التزاب 9- باكستان؛ بدأت في عام 1991 في غصبتصة التشغيل

10- ماليزيا: أمسترت القانون عام 1990 حيث يسمح بالخصيخصية بأساوب عقود التزام وأعطت هذا الحق لهيئات الموانى ويتطلب ذلك الحصدول على موافقة مسبقة من وزارة النقل قبل البدء في إجراءات خطة

11 – مورَمبيق: بدأت السكة المديد والمبناء في مورمبيق في تقديم عقود الترام لمدة 15 عاماً لتشغيل محطات تداول الماويات والقمم والموالح والسكر.

12– إنجولا: سمح بالعقود منذ عام 1993 بلدة مبدئية ثلاث سنوات لتشغيل السنة معطات التي تغطى كل تداول البضائع في الميناء ويعد الراجعة خفض العدد إلى 3-4 محطات وثم إسناد تشغيل العقود إلى مالكي شركات السفن المطية والمللية.

مشاركة القطاع الخاص في التمويل،

إن الحاجة إلى تمويل القشاع لشاص لمشروعات البنية الأساسية هو ندرة الموارد بصفة عامة وخاصة تلك التي تخصمها الدولة لمشروعات البنية الأساسية في حين تتوافر الأسوال لدى القطاح الضاص ويمكن الاستفادة من ثك الإمكانيات وبمعبئتها مع الأخذ لهي الاعتبار قدرته على تقديم خدمة أفضل وإداراتها بأسلوب أكثر كفاءة واستجابته السريعة للاحتياجات ومقدرته على التسويق وثلبية رغبات المستهلكين ومراقبة التكاليف أي تقديم خدمة أفضل ويتكلفة أقل وبذلك يثم إزالة احتكار القطاع العام لتأدية هذه الخدمات.

أساليب مشاركة القطاع الخاس

يتم مشاركة القطاع الضاعل في تعويل البنية الأساسية بأساليب ثلاثة وهذه الأساليب لا يلزم تتابعها أو تكاملها ولكن يتم اتباع ما يناسب الدولة منها والمهم أن تنجح الدولة لهي الاستفادة من إمكانيات القطاع الشامى مع تعظيم العائد لمده الأقصى وخفض التكاليف إلى حدها الأدنى حيث يكون هناك معرفة كاملة بوضع الحكومة وقدرتها السياسية ومدى تأثيرها على التغيير وإدارته ووضع المستثمرين والوضع الاقتصادي والإطار القانون وقدرة المؤسسات في الدولة مع الأغذ في الاعتبار أهمية الخطوة الأولى في تنفيذ هذه لسيسة حيث أن البداية تكون أصعب المراحل لأن نجاعها سوف يتيح الاستمرار والتوسم وفتح المجال لقطاع أخرى. ويذلك فإن القطاع الخاص يتم دخوله على الوجه التالي:

الأسغوب الأول: يتطلب إعادة تنطيع الإطار القانوني القائم للسماح للقطاع الضاص ببضول مجال الاستثمار في مشروعات البنية الأساسية وتواجده في السوق لتقديم خدمائه وذاك بإنشاء مشروعات جديدة بخلاف ثلك القائمة أو نقل تبعية أحد الأنشطة إلى القطاع الشاص لاستكماله وتطويره والتوسع فيه ويتم ذلك على أساس عقود التزام أي على أساس علاقة تعاقدية وبذلك يتمكن القطاح الماص من العمل ودهول السوق ليساهم بنصيب ما في المنافسة مع المشروعات المقائمة وفي هذه الحالة تكون التكلفة السياسية محدودة للغاية حيث أن ذلك لا يمس وضع المشروعات القائمة وتتمثل التكلفة الأساسية في كيفية مواجهة مقاومة المجموعات الهامة ذات الثقل لهذا التحول وكيف يمكن إدارة التحول من أسمار غدمات البنبة الأساسية المدعمة إلى أسعار وتعريفات تعكس التكلفة التي تؤدى إلى المزيد من التوسع

الأسلوب الثاني: "كَتَمثُّل في زُن تقرم الدولة بتحويل بعض ما تعلكه من مرافق إلى القطاع الضاص جزئياً أي خصخصة بعضها كبداية وذلك يتطلب رغبة سياسية كبيرة للخصخصة وتكون هناك استجابة سريعة وقوية للمستثمرين وفي المدى المتوسط فإن هذا الأسلوب يولد ضبغطاً على الحكومة لإعادة التنظيم وقتح السوق تماماً للقطاع المقاص.

الأصلوب الثالث تتم المصخصة بكثافة وإعادة التنطيم وهو يتطلب موقفا قوياً لهذا الانجاه ومؤسسات قادرة وتتم خمىخصة قطاعات عديدة وفي كل الحالات بكون قد ثم كسر احتكار الحكومة لخدمات البنية الأساسية بدرجات متقاوتة طبقاً للمنهج الذي اتبع ويختلف دور الدولة في كل أسلوب حيث تكون العلاقة تماقدية في الأسلوب الأول بين المكومة والمستثمرين في الحالة الثانية يتم وضع الإطار التنظيمي

ويفترض أن تكون المفاطرة قليلة يزيادة مشاركة القطاع الفحص وفي الأسموب الشالث يكون للدولة دور تجارى محدود وتكون مهمة الدولة خلق البيئة المشجمة القطاع

الوضع في مصر:

لقد بدأت الحكومة في مصر منذ عام 1996 في خطوات صلاح المواني حيث صدر القانون 1 اسنة 1996 بإنشاء غواني لمتخصصة. وفي عام 1998 صدر القانون رقم (1) لذى سمح القطاع الشاص في المشاركة في أداء خدمات الموانى رصدر القانون رقم 22 اسنة 1998 بتدريل القانون 1 اسنة 1996 حيث سمح للقطاح الخاص لإنشاء مواتى عامة أو متخصصة أو إنشاء أرصفة متخصصة في المواني القائمة وإدارتها واستغلالها وصيانتها وتحصبل مقابل استخدامها وتم أتخاذ إجراءات جادة لإعادة هيكلة الموانى في مصر وصدر القرارين الوزارين 30 ، 31 اسنة 1999 لتنظيم مزاولة القطاع الخاص لمختلف الأنشطة في غيمات تشغيل المواني والذي تم تعديله أخيراً بالقرار رقم 520 اسنة 2003 حالياً ، ويذلك ثم إزالة احتكار شركات قطاع الأعمال العام لخدمات تشغيل المواني وفتح المجال فلقطاع المحاص لمشاركة وفتح مجال المنافسة بهدف خفض التكاليف ورقم كفاءة الأداءء وذلك يمنح التراخيص طبقأ للقرارات الوزارية المنظمة لذلك حيث يعطى الترخيص المق فى تقديم الخدمة ويمكن تعديله عن طريق لجهة التي لها الحق في منحه طبقاً

ين الألفال أن يتم تطوير العمل في منا المهال حيث تتم المساركة بطناني علوان الانتهائة والإنتانات لكل طرف العد والمشاركة وقد المساركة المائية للا والإنتانات لكل طرف واعد ويولف لهائي نقامة الالتجارة من المهالة الإنتانات لكل طرف واعد ويولف لهائي نقامة منا الانتجارة من المهالة الإنتانات المساركة الإنتانات المساركة المسارك

ولقد قامت وزارة النقل بالسير قدماً في خصفسة المراني بهدف تطويرها وزيدة كلدتها وجهلها متنافسة مع المزاني المجيفة بالدول الاجتبية حيث استحد ميناسين مامين إلى المطلع الشامي هما ميناه شمال السمنة وميناه شرق بورسعيد ومشروع إنشاء رمعيف بقول

1 - ميناء شمال السخنة

تم طرح ملاقصة عالمية محدودة بين الشركات التقصصة في إنشاء والرائح مصلات التعاول الشفقة بالباراني وللك لإنشاء وتشغيل بطل المية الإسلام القام المطلقة التعاول لشفقة بالحرف الأول بميناء شمال السفة بطول أرسفة و2000 متر منها 2010 متر أرسفة تجارية بعدق 17 متر وعد لا رسيف درون طول منها 2010 متر وأرصفة تحدة وحدات جرورة بطول وطيل 500 متر وساطح نظاية بعيق 500 متر.

وقم توقيع الامتياز مع شركة تتعية شمال السفتة (ويتضمن مؤسسيها شروك لويشي وهو شركة S.S.A (الامريكا) افترة امتياز 25 سنة وتقوم الشركة بإنشاء المحملات المنظفة يتوفين العدات اللازمة لكن فرع على أحدث نظام إدارة عالمة وأحدث تكنولوجها حداث التقية معدلات تداول عالمة تنافس

المحطات الأحبية المحيطة وجلب نجاره المطقة إليها علارة على خدمتها المنطقة المستاعية المرة الجاري إنشاؤها في المنطقة شمال غرب خليج السويس.

إليها الآدرية المرأ كبيراً حجو بطراً إليها الآدرية أول مبيدا الكلاوني أو المرح من بن اللكوني الويستي أن تصل حجم الاستشارات باليناء والمؤكرة الويستي الأوبية المناصبة منطقة الويستيات من 2010 تصلح الاستشارات الأوبية المناصبة منطقة الويستيات من 2010 تصلح بردار والا إلى 2 مبيار دوار ويش عام 2010 قطير دوار وإن حجم السالة الماشورة القومة المناصبة من الشطة الماشورة المناصبة على المناصبة

2 - ميناء شرق بورسميد معطة تداول العاويات

تم طرح مثاقدة عليه محدودة بين الشركات التشميسة في الراء مصلات العلويات ولك القايم بإنشاء وللشياب وللساعة الحيات شرق عليا الشاعة الحيات شرق بريسميه إنشاء 700 السرحلة الأولى من ميناه بورسمية ولامي محلة حادوات بطول رصيف 2010 متر أو محدود كل المناه بالمناه الأولى المناه بالمناه المناه ولمناه المناه المناه ولمناه المناه ولمناه المناه المناه ولمناه المناه المناه ولمناه المناه المناه ولمناه المناه المنا

مراقيا الشع مع شركة ECT البواندية بمستركة طريقة الملاحة المستركة طريقة الملاحة المستركة المركة المستركة المركة المستركة المركة المستركة المواجئة المستركة المواجئة المواجئة المواجئة المستركة المواجئة المواجئة المستركة المواجئة المستركة المواجئة المواجئة المستركة المواجئة المستركة ا

3 - مشروع إنشاء رصيف بترول في ميناء الدخيئة محملة تداول منتجات بترواية تتسم ارياط عدد 2 سفينة على

جانبي الرسيف طول الرسيف 300 تتر والمرض 40 متر والمعدق 14 متر بالإضافة إلى السامة اللارنة لإستيماب المنشفت الأرضية والمستمون ويبلغ مسامتها 80 القد متر² حيث تم التماقد مع شركة الشرق الأوسط المسهاريج ويخطوط الأمايينات بنظام BOT المعتار 30 عاماً باستشارات 45 طبين دولار.

ويعد نجاح مصر شي تطوير القوادين وتشفيل المينامين السابق الأشارة الهما (شمال السفنة وشرق بورمسيد) فيشفي الإستدرار في خصخصة المواني وتطويرها ورفح كفاسها لتكون قادرة على التطوير ومواجهة الطاب المتزايد

وتوسيع نطاق عملها ولقد أستشعرت النولة أهمية الإستمرار في مذا الإتجاة بثلثة ليقوم القطاع الفاص المصرى والأجنبي بنصيب وافر في تطوير الموانى و لإستفادة من إمكانية حيث يجرى الأن تتفيذ عدة مشروعات منها.

ه مشروع إنشاء رصيفي حاويات في ميناه الإسكندرية والشخيلة مشاركة هيئة HPH الدولية وذلك في إطار مشروع تطوير ميناه الإسكندرية والدخيلة وتهدف عملية التطوير إلى رفع معدل تداول العاويات في ميناس الإسكندرية والدخيلة إلى 1.5 عليون حاوية

و بين مينة ميناه در التعاقد مع شركة معناه التولية المستفرات (IRGLP) ومجموعة عارف المينشنات (IRGLP) ومجموعة عارف المينشنات التوريقة بين المناهاة لتداول المعاونات على مسلمة معالى الداخلية لعيناه معالى المناهاة بيناها معالى المناهاة من مين 17 امن مين مسلمة حوالى 750 الله متر وسطحات التعاقيل المناهاة ا

مريق مية الميناء بالتعاف مع إمدى الشركات التي تمثك قاطرات ذات مواصفات خاصة العمل مع سفن الفاز أثناء دخولها للميناء وذلك لأن الهيئة ليس لديها القاطرات الخاصة بهذا النشاط.

كما ساهمت الهيئة في إنشاء شركة لمزاولة نشاط معطات سفن الرواقد ويجرى منحها الترخيص اللازم لمزاولة العمل بالميناء واتلك فمن اللازم السير في إنجاه خصخصة المواني ودراسة أن يتم ذلك في مجال القطر والإرشاد وغيرها من الأنشطة التي تقوم بها هيئات الواني ، ومن الضروري الإستمرار في تطويرها بترسيع نطاق عملها بتنظيم الضمات وتنظيم محاور خدمات النقل وخدمات التوزيع والتخزين وخدمات التسويق وخدمات التكاليف ولقد تغير مفهوم الميناء من أنه نقطة إلتقاء مختلف الوسائل وليس له علاقة بمنظومة النقل وأصبح مركز إقتصادى متكامل يشمل كتير من الأعمال ذات القيمة المضافة مثل التعبئة والتظيف والتخزين والنقل والتخليص الجمركى وغير ذلك أي يتحول البناء إلى مجتمع البناء حيث بتكامل البناء مع صناعة النقل أى يتوسع خارج نطاق أى يرتبط بسلسلة النقل ويتمول إلى مركز الرچستى (التي يقنى العملية الإستراتيچية لإدارة تمرك وتكزين المواد والمطيهات المرتبطة بها من خشطة إلى أخرى أي يتم نقل البضائع من نقطة المنشأ إلى المكان المحدد بالشكل المناسب وفي الوقت المناسب وبالتكلفة الأنس وهي الموفقة بالمقوق الأربع)

ويتلك فإن الهناء يتمول من كفاءة التشغيل إلى الكفاءة الكلية لنظام النقل والتوزيم أكثر من الإعتماد على تحسين التشغيل وبمعفى آخر هو كيفيا تتظيم النقل والتوزيم بكماءة

يلزم تطوير أناواني والتوسع في مشاركة القطاع الخام سواء في خدات الباشي أو يتجه الأساسية أو كلامما لتسقيد بالباشي من الإصلاح الإقتصادي الشائل الذي يجرى الأن في مجالات أخرى، و الإصلاح الصوافي انتصدين عملية التحويل القطاع الخامس للحلي والإجبري الإصلاحات عن تشغيل المواش

« مزيد من الإستثمارات في وسائل النقل الداخلي.
 « الإسلاح القاموني افتح المجال الإستثمارات الماصة في كافة

تنمية الهارات في استخدام الكود الدولي للبضائع الخط

(IMDG - CODE)

اعداد :مهندس/ هشام عبد القادر عبد الله

مدير عام منظومة السلامة والمعاهدات النولية الشركة المصرية للملاحية البحرية

القدوسة

من منطلق تكتساب الأفراد للمهارات اللازمة لاتقان التعامل مع الكوارث قبل وأثناء وبعد وقوعها ... فإذه يتحتم على أفراد أطقم السفن إن يكونوا على وعي كاف وتنريب لائق بالقدر الذي ينمى للبهم مهارات التعامل مع للعلومات الواردة في الكود الدولي للبضائع الخطرة . وبالتالي يكسِّبه الزَّيِد من الكفَّاية في التعامل الإيجابي مع الأزَّمات والواقف الصعَّبة التي قد تنجم عن شحن بضائع خطرة على ظهر السفن بغرض الحدمن الخسائر والحافظة على سلامة الأرواح وعدم تلوث البيئة البحرية.

شهادة البضائع الخطرة،

ء كل سفينة جاهزة لشحن بضائع خطرة بجب أن تكون لديها شهادة صادرة باسم السفينة تسمح لها بحمل هذه البضائع الخطرة حيث يحدد بها نهيات البضائع الخطرة المسموح بشحنها وكذاك مكان تستفيها على السقينة سواء كان ذلك على السطح العلوي أو داخل عنايرها .. كما تتضمن الشهادة ملاحظات تختلف حسب المواصفات التصميمية للسفينة تتعرض لدى بعد مكان تستيف البضائع الضفرة عن حيز الإعاشة وغرقة القيادة ومعدات انقاذ الأرواح أو بعدها عن القطوع العرضي الفاصل بين غرقة الآلات والعنير المجاور لها وكذلك عن مصادر الاشتعال كعادم الماكينات أو الأبخرة الخارجة من شقاط عوادم المعيخ

 * كما يرفق بالشهادة سجل يتضمن الإنشاءات والمدات التوافرة على ظهر السفينة والتي لها علاقة بالتدمل مع البضائع الخطرة المسموح بشحتها على هذه السفينة مثل التجهيزات المتاحة الكاهمة العربق بالمده البضائم الخطرة - معدات الإضارة - المعدات الكهربائية والكابلات بحيز البضاعة

- مانئمة مراوح التهوية - أنوع الطفايات النقالي وأماكن تثبيتها ... إلخ. الكود الدولي للبضافع المفطرة،

ه حيث يصدر في شكل ثلاثة أجزاء تتضمن على سبيل الثال لا المصر ما يلي الجزوالأول

يحترى على تصنيف المواد الضطرة (المتفجرات - الفازات - السوائل القابلة للالتهاب - المواد الصلعة القابلة للالتهاب - المواد المؤكسدة – المواد السامة ... إلخ) واشتراطات التغليف والاختبارات التصميمية للعبوات كما يتضمن اشتراطات التستيف والفصل بين الواد حسب توهية خطورتها وكذك . شتراطات نظلها والتحكم في درجة حرارتها وغير ذاك

يحتوى على قوائم تصنيف المواد الخطرة والاشتراطات الواجبة بشائلها حيث تتضمن القائمة اسم لمادة الخطرة ورقمها الدولى وبرجة تصنيفها ومخاطرها الإضافية كما يحدد نوعية تظيفها وعبراتها والكبيات المعددة في النبوات الداخلية هذا بالإضافة إلى الاشتراطات تستيفها وفصلها عن المواد

يتضمن جداول تفصيبية لكيفية التعامل مع كل مادة خطرة سواء في حالة اندلاع حريق أو حدوث تسريب منها (والتي بعد الإلمام المسبق بها من جانب ربان وطاقم السفينة مبدءاً أساسياً في العد والتقليل من المُغَاظر الناجمة عن المؤلف الطارئ سواء حريق أو تسريب).

، لأغرى وأخبراً الخواص المبيزة لراقبتها وتعليمات التعامل معها في حالة اندلاع حريق أو في حالة

كما يحترى هذا المُلحق التُكميلي على إرشادات الإسعافات الأرابة الطبية للتعامل بها في حالة الموادث الناجمة عن الترعيات المفتلفة من البضائع المطرة. مفطومة إدارة السلامة والبضائع الخطرة:

 بالنسبة السفن المسموح لها بشحن بضائع خطرة فيجب أن تتضمن منظومة إدارة السلامة لهذه السغن الإجراءات وقوائم المراجعة الواجب اتباعها وكذلك لمناورات التدريبية للتعامل مع المواقف الطارئة الناجمة عن هذه البضاعة بهدف تحقيق السلامة السغينة وأرواح العاملين عليها وكذلك منع تلوث البيئة البهرية عند شحن هذه النوعية من البضاعة.

ه إن رجود قائمة مراجعة يثم استيفائها فور التغطيط اشحن بضائع خطرة ستساعد أقراد الطاقم في تعقيق الاشتراطات الواجبة والواردة في الكود الدولي البضائم الخطرة كما ستؤهلهم بالجدول المناسب لهذه النوعية من البضاعة الواجب اتباعه في حالة اندلاغ عريق أو في حالة حدوث تسريب للبضدعة الخطرة على ظهر السطينة

سلامة الأفراد على ظهر السفينة: كل شخص من قريق الكافحة يجب أن يرتدى مالابس الحماية المناسبة سواء المكافحة المربق أو

مكافحة التسرب (حيث أن ملابس مكافحة الحريق لا تكون مناسبة لمكافحة التسرب وكذاك ملابس مكافحة التسرب غير مصممة لمكافحة الحريق) هذا بالإضافة إلى جهاز التنفس وأن يكون مدرياً بالشكل اللائق على الاستخدام والتعامل بها في المؤقف الطارئ.

 خسرورة المحافظة دائمًا على مسار أو ممر الهروب من المريق القراد مكافحة الحريق. ه حماية حير الإعاشة وغرفة القيادة من الغلازات السامة النبعثة من بعض البضائم الخطرة من خلال إيقاف منظومة التهوية لأماكن العس والإعاشة وغلق جميع الأبواب والفتحات ... وإذا أمكن يتم تغيير

اتجاه السفينة لتكون فرق الربح. ه في حالة تسرب بضاعة خطرة براعي عدم الاتصال الماشر بها وملامستها.

ه أي تلوث للجاد بالمواد الخطرة يجِب الإسراع بإزالته بالغسيل بكميات وفيرة من الياه مع استخدام

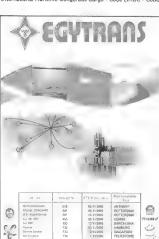


الإرشادات الواردة في كتيب الإسعافات الأولية.

 و إحتمالية تطور المادة المنسكية إلى حدوث انفجار أو اندلاع حريق واعطاء ثائيرات سعية بالهواء الجوى يجب أن يؤخذ في الاعتبار. الملاحدة

لقد أهميح من المسلم به أن المتاورات العملية على ظهر السفن للتعريب على المواقف الطارئة الناجمة عن اندلاع حريق لإعدى عبوات البضائع الخطرة أو في بضاعة أخرى مجاورة أو قريبة من بضائع خطرة أو حدوث تسريب أو انسكاب لإحدى عبوات البضائع الخطرة تعد من أساسيات العمل البحري لرقع ومي أطقم السفن وتنمية مهاراتهم في التعامل مع هذه النوعية من المواقف الضطرة ... مما يستلزم على ربابنة السفن جعلها من الروتينيات على ظهر السفن وأن يؤدى أفراد فريق الطواري تدريبات للناورات باستخدام الملايس الناسبة كاملة سواء لكافحة الحريق أو لكافحة التسرب مع ارتدائهم الأجهزة التنفس للتأكد من تعريهم على ثانية مهام المناورة بينما تكون وجوههم مغطاة .. والغروج من هذه الكبريبات بالملاحظات والدروس المستفادة التي تحقق بملامة الأرواح للعاطين عني

International Maritime Dangeraus Cargo - Code (IMDC - Code)



زياد بهاوالليين

ه اتوقع أن تصل الإستثمارات الأجنبية في مصر العام القادم إلى ٨ ملياردولار

وتضاعف حجم الإستثمار خلال عامين

ه هناك فرق بين (الإستثمار الهارب والباحث عن فرص جليدة)

الأمتيت باللحقور أرواد بهاء الدين رئيس الهيئة العامة الإستثمار بمكتبة التعامة الإستثمار بمكتبة الأنتية بالدكتور أرواد بهاء الدين والطبق الما القارضية معمارة ويون تهجيز ولم تأخ مخطط وأمية معاملة لاللك كانت الدرشة معمارة ويون تهجيز ولم تأخ طلع ويسمى أو مهاني ... كان تقريبا تفاورنا وتشاتشانا في كان الأمور التعامة بالإستثمار في مصر والعقيقة أن زياد بهاء الدين كشخصية رخل رافع ومثقف ويسط وقبل كل طلك يعمل اسم البلدغ احماد بهاء الدين تشتمار في مصر والانتيان الدين منات من المناتبات الدين طاقة من تقريب النيان العلى من الإستثمار في مصر واللان أوضح إلى التولي من الإستثمار في مصر واللان أوضح إلى التولي من الإستثمار في مصر واللان أوضح إلى المناتبات الدين طاقة من تقريب النيان المناتبات الدين طاقة من تقريب النيان التعام كان المناتبات الدين طاقة من المناتبات المناتبات المناتبات الدين طاقة من المناتبات المناتباتبات المناتبات المنات

أوضح وبون الدخول في تقاصيل فنية أن تقرير البنك الدولي إستند إلى حزمة معايير بعضها صحيح وبعضها خاطئ وبعضها يحتاج إلى فضيح، أي أن هذا التقرير ظلمتا ظلما كبيراً والمق أن هناك 6.1 مليار دولار يوازي ثلاثة أشحاف حجم الإستثمار منذ عامن هذا الرقم قد تحقق بمجهود وتفطيط فريق كامل من المخصصمين أما تقوير البتك الدولي إعتمد على عشرة معايير منها التراخيص رقموية المنازعات القضائية وتعيين الموشقين وقصلهم وتصفية الشركات والجمارك

وهنا أقول إننى أبحث عن رأى المستثمر بعيداً عن المعايير والتقارير فالمستثمر هو شغلنا الشاغل.

سائلت عن سبب تضمين رقم الإستثمارات الفارجية عوائد الضمخصة واستثمارات البترول والغاز طويلة الأجل، أوضع سيادته أن ذلك يششى مع المعايير الدولية في هذا الصدد، حيث أن عناصر التقييم تتطلب ذلك، ومع ذلك فالشفافية تحتم علينا أن نحلل عناصر رقم 6.1 مليار دولار إلى مفردات ليستطيع الباحث والمتابع قراحها، لذلك أوضع أن هذا الرقم سبح 55% تأسيس شركات حديد وفيسنات برقم 3.3 مليار دولار 515% عائد القصخصة والباقي إستثمارات بترول وغاز.

إننا نحاول أن نعظم البزء الأول لتأسيس شركات وتوسعات لشركات ومصانع قائمة والتركيز على هجم الإستثمار الأجنبى المباشر الذي وممل إلى 2 مليار دولار وهذا رقم جيد إلى حد ماء بادرته متساط : د/ زياد هل أنت مقتنع وقانع وراضى عن أن مصر بكل إمكانياتها الهائلة سواء

البشرية أو الطبيعية تسجل هذه الأرقام في مجال جذب الإستثمار؟ يهدو، شديين وثقة وكنه متوقع هذا السوال قال بالتكبير المكانيات مصر هائلة وفرص الإستثمان فيها هائلة كلك ويؤان الله سيكون العام القادم هناك طفرة في هذا المؤضوع والبداية أن الصورة العامة واضحة فلالإستثمارات العربية والأجنبية بدأت تنفل السوق المصرية بكتلفة شركة إتصالات الإسارات التي فازت بصفقة المصول الثالثة، وشركة



أعمار التى فارت بصفقة سيدى عبد الرحمن رغيره وهناك العيد من للشرعات ستظهر خلال الغزة القائمة كل ذلك لم يتن صدفة أو يضرية حدة، إنما جاء نتيجة تغيير كبير حدث في البيئة المحينة بالإستثمار، معنى لالك أن هناك تقدم حدث معنى ذلك أن هناك تغييراً أمميح فعالاً في جنب التشارات الإجنبية.

بادرته متساءلاً عن الإستثمارات أو رؤيس الأموال للصدية التي تتجه خارج متساءلاً عن الإستثمارات أو رؤيس الأموال للصدية التي تتجه مصرر ها يمثل هذا هرياً من للشاكل التي تواجة الإستثمار ألهامية أن الشاكل إلتي إن الإستثمار ألهامية مشاكل قد تواجة مستثمراً بعينة مسواء في التمويل أو التقاضى أو خلافة لكنها ليست نسبة مفلقة على الإطلاق، أما الإستثمار أو رؤيس الأموال التي نجحت في مصر ووصلت لمراحل جدة من النمو والإسلاقي ويقفت على رؤس معدي ووصلت في نصف النمو الأموال التي نجحت في مصر ووصلت من انشاء والمراحلة في المام الفارجي فهذا شي محدود ومطلبي، ويشجع، من النشاط في العالم الفارجي فهذا شي محدود ومطلبي، ويشجع، خذا للنارع بيحث عن فرص جديدة للتوسع إذن الإستثمارات الهارية تماماً خذاتك من الإستثمارات اللي تبدعت عن فرص جديدة.

ساات الرجل من نظرته إلى المستقبل قال لقد ترقيقنا العام المأضي أن يسل هجم الإستثمارات إلى 5 مليارات دولار والذي تحقق بالفعل كان 6 مليارات دولار وأتوقع العام القادم أن يحقق إستثمارات برقم 8 مليارات دولار.

المستقبل جيد ومشجع وتحدونا الأمال العريضة في تحقيق إنجازات على أرض الواقع بعيدا عن المزايدات والمهاترات الواقع غير محيط ولكتنا نحتاج إلى تضافر جميع الجهود لتحقيق الأعداف المرجود على مستوى الإقتصاد القومي، الخارصة أن المستقبل مبشر وواعد وستصبح مصر خلال السنوات القائمة جاذبة الإستثمار بطريقة مرضية للجميع وسنستمر في التطوير والعمل بواقعية من أجل إنجاز المطلب والمطلب ببساطة هو تغيير عان جيد للعمل والإستثمار.

CONTRACTOR GROUP

info@egyconline.com

alexsupco@naggar.com

info@naggar.com



Egypt's fully integrated transport group offered through three divisions

Service:-

- · Egyptian Container Line Logistics
- · Naggar Shipping Company
- Alexandria Superintending Company

Ship Owning

- NSC Chartering
- Egyptian Container Line

Technical

- · Damietta shipping & marine service Co.
- Norna Shipping Corporation (Ship Management)
- Dan Reefer (Cold Chain Managers)
- Naggar Engineering (Ship Repairs)

Your Cargo is in safe hands. We are committed to Quality, service speed & efficient cargo care.
Through a team of dedicated professionals

And

IT IS ALL UNDER ONE ROOF
CALL US FOR MORE DETAILS







Head office: No. 20 . Patrice Lumumba Street, P.O. Box 622 Latina District, Alexandria 21131 – Egyptian, Tel.: +203 3906000, Fax:. +203 4890122,

Email: info@egyconline.com / info@naggar.com / chartering@naggar.com Cairo Office: No.37, Baghdad Street, Cairo - Egypt, Tel.: +202 2917560, Fax: +202 2917536

www.egyconline.com

www.naggar.com

A.K. NAGGAR GROUP

The Transport Professionals of Egypt

A.K Naggar Shipping

IF IT CAN BE TRANSPORTED ... WE WILL TRANSPORT IT

THE LATE MOHAMED Y. NAGRAR FIRST ESTABLISHED NAGGAR SHIPPING IN 1897 as the first Agency Company to be run by an Egyptian. The company developed rapidly to a major Services Group in all Egyptian, Patestinian, and North Africa Ports

in 1943 Mohamed Y. Naggar died and his sons renamed the company to M.Y. Naggar Sons Shipping, and built up their father's company into the largest Ship Services group in the entire area The company became involved in Agency, Stevegoring, Storage, Coastal transport, Barging, Land transport and many other related activities.

Between 1961-1971 all shipping activities were under public sector.

in 1971 the old name of Neggar Shipping was re-established and A.K. Naggar actively rebuilt the two small companies into a middle-sized group. The group was involved in most shipping and ship services ectivities as well as many non-shipping related activities such as Hospitals and real estate.

in the mid 80's Neggar Shipping introduced a new liner department which was a-med at serving container lines calling Egyptian ports. By 1990 another subsidiery company, Egyptian Container Services, was established for this reason.

Through this subsidiary A.K. Naggar

Group successfully introudced container

transhipment services into Egypt for the first time through the port Damletta which became recognized as a main hub. In the area, In recent years A.K Naggar Group developed to a major transport services group in the country .

TECHNICAL:

Norna Shipping Corporation Den Reefer

Damletta Shipping & Marine Services Co.

Neggar Engineering Works

SHIPOWNING:

Egypt an Container Line (RORO) Bulk Shipping Interests

NSC Chartering

Norna Marit me

Egyptian Container Line

A member of A.K. Naggar Group

Red Sea Bridge Service

M.V. Egyptian Dignity

	100.0	0 /	
	Vay	Date	
Salled suez	20	17-Oct-2006	
Arrival Jeddah		19-Oct- 2006	
Departure Jeddeb		20-Oct-2006	
Arrival Suaz		23-Oct-2006	
Departure Suaz	21	23-Oct- 2006	
Arrivel Jodden		26-Oct-2006	
Departure Jeddah		27-Oct-2006	
Arrivol suez		30-Oct-2006	
Departure sucz	22	31-Oct-2006	
Arrival Jaddah		03-Nov-2006	
Departure Jeddah		04-Nov-2006	
Arrival Suez		06-Nov-2806	
Departure Suez	23	07-Nov-2006	
Arrival Joddah		09-Nov-2006	
(Reporture Jeddah)		10-Nov-2886	
Arrival suez		13-Nov-2006	
Departure suez	24	14-Nov-2006	
Arrival Jaddah		17-Nov-2006	
Departure Jeddah		18-Nov-2006	
Arrival Suez		21-Nov-2006	
Departure Suez	28	22-Nov-2006	
Arrivel Jeddels		24-Nov-2006	
(Paperture Jeddah		25-Nov-2006	
Arrival mass:		20 41 0005	



Arafal Street Elehad Mojlak Bourg El Alvari Proct Trouble Tel 062 3342742

Fex 062 3342743 E-med. ECLSuz@egyconhoe.com

Through 3 main divisions the group is offering a fully-tegrated transport service, and that is structured as follows:

SERVICES:

Naggar Shipping Co.

ECL Logistics

Alexandria Superintending Co.

OTHER SUBSIDIARIES:

Medical

Real Estate Food Processing















Hyundal Merchant Marine Co LTD



HMM provides service to and from Damietta port

10 1-210-11 - 102-y-15 1-44-y-1-

The book that the party of the party of

Shanghal - Ningbo - Shekou - Hong Kong - Shigapore - Port Ketang

Mail () () → H (i) ≥ (+ (i) ± (i) ± (i) (+ (i) (+

Tur swilns a contact in take Visit a review of the Personal Agent in Egypt.
For more details contact Kadmar Shipping Co., HMM General Agent in Egypt.

KADMAR SHIPPING CO

Cairo Sales Office Alexandria Head Office Damietta Office

 Damietta Office
 Tel. 057 291777

 Port Said Office
 Tel. 066 3344018

Tel. 02 3450216 Fax 02 3445734
Tel. 03 4840680 Fax 03 4848327
Tel. 057 291777 Fax 057 291777

Fax 057 291777 Fax 066 3344017 E-mail: cairo@kadmar.com E-mail. hmm@kadmar.com

E-mail·damietta@kadmar.com E-mail portsaid@kadmar.com

www.kadmar.com

نشأت الديهي يكتب

الإستثمارفي مصرالحروسة الأصـــــلوالصـــورة صدمة الوزير وصدمة التقرير



كلما تأملت واقع الإستثمار هى مصر من خلال العايشة اليومية للمستثمرين ورجال الأعمال يغلبنى الإحباط واليأس وأعود إلى المربع اللعين، مفيش فايدة، ويدعمها الإحباط ويؤكده معمود باشا محى الدين الذي يعمل (حقيبة) الإستثمار و (شنطة) البورصة و(مغلة) الغصخصة وقطاع الأعمال

> حقيقة لا أبري لماذا أتضائم حينما أرى وأسعع هذا الرجل هن الفطأ وسوء القفير وسوء للهم يعيد إلى تككري المعيود ومرجهاتي المثلقاة إنّ ثالاً كنت أتوسم خيراً في الرجل وهى خارج السلطة التنفي مشكل أن الكون حفظاً ويكون الرجل وسياساته وقراراته مصديمة وحينها سلطن على الملا أنتس مفطئ ولا أحسن تقييم الرجال.

> جاست مع مجموعة من زملائي الكتاب والصحفيين وكان محور حديثنا حول تقرير البنك الدولي الذي كان بمثابة صدمة قاسية نزات دون إستثقان على رؤوس الجميع مؤيدين ومعارضين وبالطبع جاء ذكر معمود معى الدين عماهب القرح ورافع رأس مصر في المحافل الدراية وتقريباً أجمع العضور على أن هذا الرجل يدير الإستثمار وقطاع الأعمال وكانه يدير محل بقالة قديم في مدينة حديثة فلا بضاعته تلائم سكان المدينة ولا طريقة إدارته تناسب الزيائل الذين يضطرون التعامل معه وفوق كل ذلك يتعالى على الجميع ويعتبر نفسه أكبر من كل هؤلاء .. وحتى لا تتحول المسألة إلى كيمياء القبول والرفض أو مايسمي (بكيماء الستلطاف) بيني ويين معالى الهاشا الوزير فأتا من جانب لا أهب هذا الرجل ولا أطيق سماع تصريحاته وهذه حرية شخصية مطلقة في عصبر جرية الكلمة وحرية الفعل فالدولة رأت أن تكين القسمة عادلة فأعطت الناس حرية الكلمة ليقولوا ما يشاءون دون ضوابط ودون حدود وأعطت نفسها حرية الفعل دون ضوابط ودون حدود فتحن نقول بحرية وهم يعملون مأ يريدون بحرية أيصاً .. إنها قمة الديمقراطية .. لكنها ديمقراطية غير مستوردة فهي صناعة محلية مائة في المائة وغير قابلة للتداول خارج مصر وسر الخلطة المسعوية بين أروقة الحزب البطئي الملكم الذي يؤمن بالديموقراطية التي وضعته على رأس السلطة دون تداول منذ ما يزيد على ثلاثين عاماً إنني كرهت السياسة والاعيبها البنيئة ظعنها الله وكل ما أشتق منها يمكان حساس ويسوس وسائس وموسوس، لكن ماذا تصنع هل نجلس على المقاهي لندفن السيئة أو نقف على النوامس لنشرب البانجو؟ هل نترك الجمل بما حمل ليمر دون حساب وبون إستنذان؟ بنبي أنظر إلى تركيبة الحزب الوطني على جميع مستوياته سواء على مستوى قريتي التي أنتمي إليها أو مركزي الذي يضم قريتي أو على مستوى المعافظة أو على مستوى الدولة ، اتراجِم عن الإنغمار والمشاركة مخافة الذوبان في هذه التشكيلات مما يعرضني لتلقى العدوى .. عدوى السلبية وتكبير الدماغ كمقدمة للإنتظام في صفوف مدرسة الفساد لدراسة معادئ التربح والإستغلال والتزوير والمسرقة .. أتراجع يقينا أن الإنضواء تحت عباءة هذا المزب سبكون بداية الإنهيار السلوكي على المستوى الشخصى هذا رغم عضويتي في هذا المزب لكنها عضوية ورقية غير فعالة لإن الحزب لا بيحث عن «الكفاءات» وإنما بيحث عن «كوميارسات» لا يعرفون إلا الموفقة والتصفيق وقول كلمة «نعم».

وهنا أتسامل بمنتهى الهدوء

ه أولاً هل هذا الرقم صحيح؟ ه ثانياً: هل حالة صحته ما هي المعايير الدولية التي استند عليها الوزير؟ ه ثانثاً: في حالة مسعة أيضاً هل معنى ذلك أن حجم الاستثمار في مصر عام 2004 كان

لا يويد من 2 ميايا. دولارا يستم بدق إليه أما الدول يكم مساويها كانوا يكتبون طبيا من شكل أرقام مضروبة ٢ رأساط كذاك كم ليلغ يسبة المشارات اليوران إنفاذ بن هذا الرقام واسترسان المتساط لذا ترخم مواند بين الشابي العالم ونسبينها إلى بنا الرقام ومن لترخم مح والله المسروبة المساورة المؤلف المنافق الرقام بحيرية تساولات والستحداث حيان لم 6.5 طبار دولار جميم استشرارت الجينية لمسرد مدا لاستسسارات ستوري بهنا التوام إلى الإتكافائي إلى الإتكافائي إلى التعالمي إلى الم

التصريحات الوردية والأرقام اللهركة أوافق على الرقم إياه 6.1 مليان ويدهم أخير البعد . الوابي إلى الجميم وليبحث الوزير رزملاؤه عن جهة ملاكي لتكتب لهم تقرير حصوص يسبع ؟ بأن الاقتصاد للمدري والاستثمار في مصر يسير كلاحسن ما يكون،

ين الاقتصاد للميزي والاستناد في مخور يصين حصري علي بين الاقتصاد الميزي الكوية بسوال الميد الوزيد للمواجعة مسائل مواطنة محروي يواطنة الميزيد الميزيد الميزيد الميزيد الميزيد الميزيد ا مزايدات هل رقم 6.1 (طي اقتراض محمة) يناسب قدرات دولة وضعب ويطأن اسمه مصدر سهادة الوزيز هل سمعت عن حجم الاستثمار في تؤسرة هل سمعت عن حجم الاستثمار المارة الميزيد على سمعت عن حجم الاستثمار في تؤسرة هل سمعت عن حجم الاستثمار

هل سمعت عن هجم الاستثمار في يعض دول إفريقيا التي تحاول النهوضر؟ سيادة الوزير .. كن واقعياً واعلن الارقام المسعيمة وضع بدك على الداء وابدأ في كتابة روشتة الدواء بإخلاص وواقعية دون مساهيق.

ريس المرابي إلتي أتتقال أن تكل العام اللهم إن سمم الاستثمار تضاهد واتهام أن تضمن سيادة الوزير إلتي أتتقال أن تكل العام اللهم إن الشهاد وبراك القصيضية ويض العائرات التي المرابع القرائب الإنجاب والدين في مصر إلتي أربحت من العراق والعلية في موسعة القلفات الما الطبيع في العبيمة العربية إلى الرباء في هو القران الرسمين في هذا البوان.



الأمرزاب السياسية في مصر لا جدري من وجريها على الإطلاق قلا عن أحزاب بالمغني السياسي للفلة هزب ولا هي سياسية بالمغني العزبي الشقية دوؤسناء ثلك الأحزاب في وأبي لا يصلحين لمضرية المجالس المطلقة ... إذن ما هي المضرح من هذه الأزياء أمرزاب ضعيفة وقيادات المصلح لا وأن تنتج معارضة عني عملية غير نعالة.

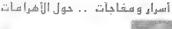
 مافقاء طلعت السآدات يندرج تحت بند أقوضى الأداء البريالني قلا
 الشمب إستقاد ولا قضاياء تم حلها وكل دوره الدخول في مناوشات ومشاحات لا طائل منها.
 د/ مصطلى السعيد رؤيس اللجنة الإقتصادية بمجلس الشعب يهاجم

د/ مسطلي السعد رئيس النبعة الإمسادية بمجنس سنامية يجبر بما الحكولة متهما إلياما بعدم القدون على الأسطونة على الأسماد معاجها السنادية على الأسماد معاجها النادية المائدة يتقلب إلىفارية غير معمورة الحراقية معالمة المائدة الإقتصادية الإقتصادية الإقتصادية الإقتصادية الإقتصادية الإقتصادية المائدة الإقتصادية المائدة المائد

ه عمر أفندي - بنك الإسكندرية بمحطات عامة في مسيرة قطار المُصمَّمة الذي يسير بحشوائية متوسط كلاً عنساية قرسة وتري هل محمود عمى النين هر الريال الناسب أونية الرجاة وأيها الله بالذات! و كمية بحجم الفساد في محمر خلال الزيع قرن الماضي تشفيل الأعلى في تاريخ عمد وإنجاز أحد الوكن البخشة في دراسة هذا الموضوح من خلال

ملفات القساد الكبرى التي تم إكتشافها في مصر خلال تلك الفترة. * أنس الفتي - على المسلمي - محمود محى الدين - عشان محمد

عشان الذا أصبحو بزرا * * محمد الطفى منصور وزير النقل أدعوه إلى القيام برحلة إلى أولياء الله الصالحين - لعل وعسى،





بناءعظيم .. يعالج العديد من الأمراض

قبل التطرق فيك الوضوع الشيق لا يدان نتكر أو لا فشل وإجنهادات د/ أحمد لصار التنفصص في علاج الأمراض بالأهرامات داماً ما يقولون بأن الأهرامات هي احدى عجائب الدنيا السيع نظراً فيناها العقليم الذي يضم تعت أحجارة العماطة أسراراً أوقصص عجيبية.

بقلم/ وسام غنيم ماهى فكرة العلاج بالأهرامات؟

[ته» در أحمد نصال البحث عن السر الكامن في الشكل اليومي راستضاعه كمانج واد إكتشف بعد معارفت معيدة بال الشكل الورمي بهاد توان من النافقة القراء القلت عليها بينا بدر الورمية أو الهيكورومينالماسية إلى التي بردورات وما الإصابم والأطفاء المالية حتى تمال في القيابة على إمادة القوازن الطاقة بما شاب عنى تصبح أكثر قدره على القاوية والتظمى

ماهو تأثير الشكل الهرمى وكيف تتوك هذه الطاقة؟

أشار د/ لمبتد تصادر بان الشكل اليوس هوياً يصل في حيال مدين ما الطاقة الإلى أمكن المالة الإلى أمكن المسابق الميل المالية المال

هل للشكل الهرمي تأثيرات أخرى؟

The second second

to and it is not

ربعد أن توالت الإهتمامات بشكل متزايد وفي مختلف النواحي الطبية في العالم الكشف عن تأثير الهرم سواءكان في معامل الطاقة الذرية الأمريكية أن في معهد وايزمان الطاقة أو في وكالة

ناسا، وقد الفدت هذه الدراسات
إلى الديد من التنابع حول تأثير
الشكل المورسي في الحادة وفي
الجمع هنثلا الكشفوا أن شارات
الجمع هنثلا الكشفوا أن شارات
الجمع المسالح المستخدمة بمكن أن تعرب
الماتيا الأولى .. كما أن اللحوم
منظها فلا تقسد من اللواك يمكن
منظها فلا تقسد لل تجمة ومسارك

الهرمية . إنّ الطاقة الناتجة عن الشكل الهرمي تؤثّر في الخلية الحية داخل

جسم الإنسان وفي الجهاز العصبي وكهرية الجسم المي وهي باغتصار شديد تعيد التوازن

النخلية الحية. فالهرم يخلق مجالاً مغناطيسياً له حسابات نقيقة. بالإضافة إلى أن المجال المتناطيسي للأرض. وتقابل الجالين هر الذي يولد الطاقة داخل الهرم وهذه الطاقة هي ألتي تحدث تأثيرها في الجرة

للمسارة لي العبر أن القابة العبد <u>كيف تتم معلية أهلان بها لا في المعلونة المنافرة المسويات التي واجهتها في هذا الشأن ؟</u> من الأميناً أن ولاك على أن ثالاً إلى اليوم يكن في الشاك السلي ماه ويناء على ذاته تنت بستاعة الانكان المستخدمة في العلاج بالمس ستطحه مساطح وإشاء الانواجات ذات المجام متعلقة ومكانيس محمدة والبطأة السابات ولكم الإنتانية العربة الرعاضة بعدرة بطريعة العباليات

العامدية للأمرامات الكبيرة ثم بعد ذلك بدأ د/ إحمد نصار في إجراء التجارب على العديد من الأمراض. يعن المشاكل معمورة أيتستاع المريض بالفكرة ذلك لحقاجت التجارب الأولى لكثاير من المهيد في

الانتاز ورسرلا إلى الاستباية باللكرة. • + خيل أراد الاستبادة بالمؤلفة المسابة بنرع من الأورام • خيل أراد مد فصل التجروة على إحدى المالات التي كانت مريضة ومصابة بنرع من الأورام وبعد مؤسفة على الأطباء قالوا إنها تي مطبة إلى عصلية جراسية والأصد كان تمويا المسمى مضيعة ولا يعدن أرجزاء حملية منا فيما الأطباء إلى تقبيل إجراء مقد الجراعة نظراً المالتها الصمية إنشاء "ترتاع كالمؤلفة" على المناسلة المالتها

ومن هنا جات قوصة تطبيق الفكرة فقام بلجراء عدة جاسات لها تحت الأهرامات وبالرغم رفض أم الطفلة على ذلك إلا مع تصميم الزوج أقلعها بالفكرة واستمرت هذه الجاسات لدة غمسة

وعشرون يوماً وعلى فترات مناطعة مع نتاول كمية محددة من المياه التي يقوم الدكتور بوشعها

أسابل الهرم منة ميزة متر تتغير وضعيع طبيعاً طرابية الأسلم بالقاهرة لإمامة الكشف وحد قد المقاهرة / أحد منصل الرافعية إلى مومه الأثيرام بالقاهرة لإمامة الكشف وصل الخطابة الترافية وألى المقاهدة وإلى المقاهدة والمسابل الترافية وأن المقاهدة من أحداث من المؤلفة أن المقاهدة وأن الاستخدامة المقاهدة الأطراءات قد يعملي تتناع منحلة وضعيع من أحمد مصل إجراء العديد من التجارب للمقاهدة الأرافية ومن ينبهم أمراة كانت ماشي من يعمل المقاهدة الأولاني ومن ينبهم أمراة كانت ماشي من يعمل المؤلفة المواهدة المقاهدة المقاهدة المقاهدة المؤلفة المواهدة المؤلفة المعاهدة المقاهدة المعاهدة المعاهدة المعاهدة المؤلفة المؤلفة المؤلفة المواهدة الكانت المقاهدة الكانت المقاهدة الكانت من يعمل المؤلفة المواهدة الكانت المؤلفة المؤلف

هلال لم لابد من إجراء جراعة عليقة ولم اكن على إستعداد لإجراء هذه الجراعة فيدات في ملاح تقسيم الامراءات عن طريق هذه الولسات الهربية در سامة إلى الارساسة المنافق ويبياً. والقريب أن الأمر زال بعد المرافق الم وقد في من الامراءات وإجراء المؤيد من الاجراءات وإجراء المؤيد من الاجراءات وإجراء المؤيد من الاجراءات والجراء المؤيد من الاجراءات والجراء المؤيد من الاجراءات والمرافقة على المرافقة الكرافة ولما المرافقة المؤلدة المؤلدة من الاجراءات والجراء المؤيد من الاجراء المؤيد من الاجراءات والمرافقة على المؤلدة من الاجراءات في المؤلدة المؤلدة من الاجراء المؤيد من الاجراء المؤيد المؤلدة على المرافقة على المؤلدة المنافقة على المؤلدة الم

ماهى الأمراض الأخرى التي تعالج بعلم الهرميات؟

اعتم قرأ معد قصار والطرح يهذه القرآية الأقرآية وكانت القصير الجنسي طي أساس أن المعترفيات المؤسسة في الماس المساوليات سيكواليدية داخل جسم الإنسان. كما يصل طن إعادة القرآن داخل خليجاً السياسية الإنساني الصسيبة كما يستشدم في علاج حالات التجهيل حيث كانت بحض السيات بعائية بن التشار بعض التجهيد في المؤسسة المنافقة المؤسسة المنافقة المؤسسة المنافقة المؤسسة المنافقة المؤسسة المنافقة المنافقة المؤسسة المنافقة المنافقة المنافقة المنافقة المؤسسة المنافقة المؤافقة المؤسسة المنافقة المؤسسة المؤسسة المنافقة المؤسسة المؤس

أما عن علاج مرض السكر: حيث تم عن طريق جلسان الأهرامات أكثر من 10 حالات مصلبة بالسكر.

كم تم علاج حالات مسابة بقراش نفسية والمالات المسابة بالسلول العنوائي من طريق الاسترشاء تحت الأفرامات المدد في الماكن مخمسة لعلاج المالات القسية. كما تم علاج بعض حالات الإنمان والتي كان بإنهيا جلسات عديدة حتى يتم شقاؤهما من إنمان المفترات بكراعها للفظفة.

كما تم علاج بعض حالات السرطانات والتي حققت نتائج رائعة أذهلت الأطباء

ولكن هل هناك حالات مرضية عجزت الطريقة الجليلة عن علاجها؟ بالطبع هناك حالات يمكن علاجها وتستجيب للعلاج ويسرعة غير عادية. وأيضاً هناك هالات

أخرى تستحمى على الملاج والأمل في النهاية يعرد إلى مشيئة الله. وفي النهاية لا يسمعنا إلا أن تتمنى أن تصبح علوم الأفرامات مادة للدرامة في يعض الكليات للتضميمة حتى يمكن الاستقادة منها على مستوى أشمل رأوسم.

ويتم تأسيس جمعية أهلية خاصة بعلم الهرميات لإنفادة البشر في العلاج وكذلك لتنشيط السياحة العلاجية وإنشاء القرى السياحية لرفع النخل القومي .



رفع صدود العالم الطبيعية من آلاف السنين...

... إلى أن قدرة النجابق هون كل القوالين

وخليج العقبة وحزام النشاط الزلزالي

والإعجاز الإلهى واكتشاف العلماء للبحر الثالث

BESSELVARD

بسى الله الرحمت الرحيم

إنما أهره إذا أباد شيئًا أن يقول له كنه فيكون * فسيحان الذي بيره ملكوت كل شيٌّ وإليه ترجعون صدة الله العظيم

> وتحول البحر الأحمر لحيطكبير والشعاب المرجانية وإنتهاك القوانين البيئية

دراسات عميقة للبحر الأحمر الميزفي شكله والفريد فى موقعه وتكوينه

- يتميز البص الأحس بشكله العجيب والقريد في تكويته كما أنه يضم كميات هائلة من المعادن والثروات الطبيعية كما أن تصف حدود مصر الساحلية تطل عليه ويمثل الشريان الملاهى الأساسي لقناة السريس رتمر به 12% من هجم التجارة العالمية وثروتها الطبيعية غذه ناجسة بفعل الكسر الموجود في أعماقه نافذاً إلى الطبقات السفلي من الكرة الأرضية مع المدم البركانية المكرنة لهذه للمادن.

- كما يعد البحر الأحمر أكثر البحار إثارة للجدل ولا يزيد أوسم عرض له (عند المنتمث تقرساً) 350 كيان متراً فقط ورغم ذلك بيلغ متوسط عمقه فقط 538 متراً. ورغم هذا التبير إلا أنه تم نشر إكتشاف علمي مثير بمجلة الطبيعة الشهيرة ونيتشره ألا وهو حدوث إنشطار بالبحر الأحمر من جهة مضيق باب المنب حيث وصلت مسافة هذا الإنشطار بالعام الماضي 8 أمثار عند إلتقاء القشرتين الأرضيتين لكل من قارة أفريقيا مع الجزيرة العربية وبالتالى أيضاً منطقة الطليج العربي يضيق بدوره بمعدل سنتيمتر واحد كل عام،

تعول البحر الأحمر لحيطكبير

هذا ما أكنه ورصبته أحدث صور الأقمار الصناعية شديدة الدقة وبذلك قد بتحول البحر الأحمر إلى محيط كبير كما أكد د. عادل يحيى أستاذ الچيولوچيا والرئيس السابق لهنئة الإستشعار عن بعد في جريدة ، الأخبار ، أن البحر الأحمر يطلق عليه لقب ه البيبي أوشن، بالإنجليزية أي المحيط الصغير حيث أن الثعريف العلمي المحيطات لا يعني إثساعها بقدر ما يحدث له من إتساع تدريجي في باطنه مثلما حدث في المحيط المحيط الأطلنطي الذي كان سبياً في إنفصال

هناك تغيرات جبواوجية خطيرة يشبها قاع البحر الأحسر

الأمريكتين عن أفريقيا في الأزمة البعيدة. خليج العقبة وحزام النشاط الزلزالي

إن حدوث هذا الإنشطار قد يؤثر على المنطقة بالكملها حيث أنه من المكن أن ينقل المنطقة داخل حزام النشاط الزازالي بفعل القشرة الأرضية وإزاحتها والتأثير سيكون أكثر على خليج العانبة الذي يعد إمتدادا طبيعيا المُصائم الهيرارجية البحر الأحمر كما أشار د. زغلول النجار أستاذ الهيواوهيا وطوم الأرض إلى أن الأرض نشاطاً مبيئاميكياً ۽ أو متحركاً يتمثل في حركة أثواح الفلاف الصخرى لها فتتمرك ثلك الألواح بفعل الطاقة الندفعة من باطن الأرض نثيجة للثورات البركانية فإما تتباعد ثلك الألواح من بعضها مكونة قيعان البحار والميطات وأما تعطدم بيعضها مكونة السلاسل الجبلية ومن الصحب توقع موحد حدوث هذه التأثيرات على البحر الأحمر حيث أنَّ هناك حركة دائمة تحدث في كل الصفائح الأرضية.

الشعاب المرجانية وإنتهاك القواذين البيئية

ه بغلاف التغيير الذي سيحدث بالنطقة مع إختفاء الكثير من المالم التي تعويناها منذ آلاف السنين فهتاك مظاهر عديدة التلاعب بالطبيعة مما ينتج عنه التأثير السميُّ مما يعد في حد ذاته كارثَّة.

ه إنَّ ما يعدِث بسواحل البحر الأحمر من تدمير الكتوز مصر الطبيعية يعتبر إنتهاك لقوانين الطبيعة والبيثة فخلال الـ 15 سنة السابقة تم ردم وتدمير حوالي 3 ملايين متر مكعب من الشعاب الرجانية أمام سواحل محافظة البحر الأهمر اثناية مشاريم إستثمارية ورفع إعلان قوانين البيئة إلا أنه حتى اليوم يثم ربم وتدمير مساحات أخرى من الشعاب الرجانية كما أشار د، محمود المنعم القيسوني في إحدى مقالاته بأن الغرامات المالية تشكل ملاليم بالنسبة للمستثمرين ومازال الوضع كما هو حتى يهمنا هذا مما أدى إلى إختفاء كائنات بعرية رائعة وستكون لها أضرار بالقة على السواحل

خلال السنين القادمة بسبب إرتباك تيارات الماء من هذا العيث

. ه كما مرت أيضاً خمس سنوات كاملة على إستغاثة الجمعيات الأغلبة ويعش الجهات الأجنسة والتى نشرت بالصحف وبمكاتب عديدة تشير إلى الصيد الجائر لكائن خيار البحر أمام سواحل اليحر الأهمر والذي قارب على الإنقراض وأدى إلى إنتشار الأمراض القاتلة بالشعاب المجانية يضاف لذلك تجاهل جميم وزارات الدولة الأواذين البيئة لقناعتهم أن هذه القوانين تطبق طي المواطنين وعلى القطاع المخاص فقط مع غض البصر عن كل ماهو حكومي.

الإعجاز الإلهي واكتشاف العلماء للبحر الثالث

ورد ذكر البحار في القرآن الكريم في 99 أية وقبل تطور العلم كان البحر مكاناً مجهولاً للناس ثم شرح العلم الحديث أيات الله في البحار في قوله تعالى: «مرج البحرين يلتقيان بينهما برزخ لا ببغيان غباى الاه ربكما تكذبا يشرج منهما اللؤلق والمرجاليء والمرج يعنى حركة المياه الدائعة لهابأ وإيابأ ويلتقيان المقصود بها يتقاربان ولا يصطدمان.

والبرزخ يعتى الماجز ويقع مند جبل طارق الذي يقع بين المالحان البحر المتوسط والمحيط الأطلسى ومنطقة باب ألمنب الذى يقع بين المالحان البحر الأحمر والمحيط الهادى والدليل على ذلك قوله تعالى « يشرج منها اللؤاؤ والمرجان » لا يخرجان من المياه المذبة . دولاييفيان، أي لا تستطيع مياه البحر أن تشخل في مياه الآشر لوجود هذا البرزخ. وقد حيرت كلمة وبرزخه المطمين الأوائل كما يقول الباحث الإسلامي ماهر أحمد العمولى وكان للطماء قديما يسألون بعش اليحارة الذين يمرون من هذه المنطقة هل رأيتم حاجزاً بين البحرين فيقواون لاء ويعد فترة مدورت سفينة فضاء أمريكية نقطة إلتقاء البحرين عند جبل طارق وأيضا عند باب المنب وهندما عادوا بالصور فوجئوا أن المدورة لا تحمل فقط اونى البحر المتوسط والمعيط الأطامس وإكن بينهما لون ثالث وهناك أيضنأ لون ثالث غير اونى اليص الأحس والمحيط الهادي فأرسلوا هذه الصورة

إإلى الأكاديمية البحرية ألتى شكلت بعثة يرأسها عالم البحار الأمريكي «كوفي» لإجراء أبحاثها نظراً لإغتلاف لون للياه مع الكثافة والمعادن والأعشاب والحيوانات البحرية للوجودة في هذه للنطقة عن مثيلاتها في البحرين السابقين كما أن البحار الثلاثة بالوانها المختلفة لا تختلط مياهها وأمام هذا الإعجاز الإلهي أعان البحار الأمريكي دكوفوه سلامه وإكتشف بذلك العلماء البحر الثالث الذي خلقه الله من البدر وللحبط ليكون حاجزا سنهما فهذا هوالله وقدرته وإرادته إذا أراد شيئاً أن يقول له كن فيكون.

منوعات إنترناش ككيونال

ه لا تنتظر الزمن .. فالزمن لا ينتظر أحداً. ه ليس المهم أن تعلم .. ولكن الأهم أن تعمل

ه المصاعب كالجيال الشاهقة .. تتسط أمامك كلما إرتفع

لص هوايته كشفت سرقته.

لم يستبلغ لص يهوى للوسيقي من مقامة إغراء العزف على بيانو وجده في منزل كان يسرقه في بلدة "تايل ليل" بهواندا فأيقفات موسيقاء مساحب المنزل الذي بدوره أستدعى الشرطة للقبض على اللص الفتان.

عادات المصريان أثبتت فاعلبتها

نوم القيولة الذي أعتادت عليه الأسر المسرية منذ القدم أثبتت الدراسات الطبية أنه من أفضل الطرق وأسهلها لإسترجاع كفاءة عضلات الجسم وإزالة التوبر والعناء متى أن بعض الشركات في اليابان تحد ساعات للتلفيها أثناء النهار

يستطيعوا أن ينعموا فيه بنوم القيلولة كما نجد أن معض للطارات الأمريكية خصمت أماكن للمسافرين الذين يبقون فيها لفترات طويلة أثناء







أول من إستخدم طوريع البريد هم الإنجليز عام 1940م.

يرجع أصل كلمة "مرات" إلى تركيا مأخوذة من إسم مروة حيث أخذها المجاج التركيون من الحجاز وكانوا بتطقون حرف 'الواق" 'ف" كما أن التاء المربوطة في آخر الإسم تفتح على شاكلة "عصمت وعزت واثروت" فقد كانت أصلها: عصمة وعزة واثروة وإذا عمارت مروة "مرقت" وصدرت توحيدة "تفيدة".

حكمة العلث

عزيزي القارئ؛ الكثر الحقيقي موجود داخلك .. فأعثر عليه !!

طرق الإعتدار من وحي الأبراج

* أول ماكينة غياطة صنعت عام 1790م.

« ﴿ لَا الْأَفْلُهُ بِعِنْقِدَ أَصِيحًا إِنْ أَنْهُم مِنْ الصِّعِبِ أَنْ يَرِنْكُبُوا أَى عَمَلَ يَستوجب الإعتذار وفي حالة أقد مهم على الإعتذار وهو إحتمال بادر جدا يكون إعتذارهم بكلمة أسف لا أقل ولا أكثر « بَرَهُ اللَّهِ: أَصَحَامَةُ بَحُشُونَ الواجِهِةَ هَنْدُ إِرتَكَاتَ الضَّافَ مِمَا قَدْ يِنْتَهِي مِهِمَ الأَمر إلى تُحويلُ

أمسفاتهم إلى أعداء سبب تقاعسهم عن الإعتذار. * ورقة الجاتاء؛ يعتقد أصحابة أنهم معصومون من الشطة عهم لا يعتقرون على الإطلاق ويعضاون

التصيرف وكاأن شيئاً لم يكن بدلاً عن الإعتذار.

» ورق السرطة؛ أصحابة يشعرونك أنت بالأسف أنك طلبت منهم الإعتذار عندما يرتكبون المَطأ فأصبحانة على إستعداد احرق أيديهم وتقطيع أصابعهم ليطهروا مقدار ندمهم. ١١١١ أأسلا أميجابة مرحون حتى وهم يحاولون إصلاح ما أفسدته حماقتهم فهم مستعدون

الركوع وتقييم الزهور وعمل كل ما يلقت الإمطار لإصلاح ما اقسدوا. » ارالة القابلة؛ أصمانة يقومون مسبقاً بإعداد نص لما يريدون قوله حتى إعدارهم الدقيقي

الصادر من القاب يبدو كانه نص مكتوب،

* لِهُ الْلِبُالَة؛ يَتَمِيزُون أَصِحَابة بِالصِراحة ولا يتردِّينِ في الإعتدار إذا أدركوا خطأهم بكل الرسائل المكثة لينعبير عن أسقهم.

 والأألفان: أصبحاب لا يؤمنون بالأسف أو الإعتذار حتى إذا أخطأ الآخرون محقهم فإنهم لا بهتمون ولا يتوقعون عمهم الإعتذار،

و ورا الشاعرة لا يقيل أصبحانة الأسف بسهولة فإرصاؤهم صعب جداً جداً . * ١٨ أَلْالُو: أصحابة صادقون ومنساهلون ولا يترددون كثيراً في الإقدام على الإعتذار.

« إلى الحيال 1 لا يستبيلمون يسهولة ولامجال للإعتذار وإدا طلب منهم دلك يشعرونك مأن إطباعك غير صحوح،

النساء أكثر من الرجال 1000 كلمة كحد أدتى!!

صوت حواءِ في خطر

إمنابة بالتهابات الأهبال المبوتبة وذلك بعد دراسة طبية أثبتت أن حواء تنطق من المها كل ساعة

أشرب اليوميات

اكتشفت سيرة بولندية يعد وفاة والدتها وجود 728 مذكرة شددمة دولت أبيها الام عرسا يومنات حتى الآن فلقد يونت الأم طوال 57 عاماً كل لحظة مي حياتها عدياً من الحرب العطية الثانية وحتى وقاتها عام 2000 فقد دونت مثالاً عاذا أكان في يوم ها ركم دره او الملتون. يمتزانها وماذا أحضرت لها أبنتها عندما زارتها في أحد الأيام وكم مرة رن جرس متزاب في بدي معين كما ذكرت البرامج التليفزونية التي شاهدتها ولم ..س أنصاً الإشارة أن عبد الاعلامات. التي تخللت البرنامج !!!



نصائح ذهبية للمثابية بالشعر

على الأقل

لتقوية الشعر ملعقة مايونيز + ملطة عسل + ملعقة زيادي + علعقة زيت زيتون + صفار بيضة تخلط جميع المقادير ويعمل منها حمام للشعر لمدة ساعتين

للشعرالجاف أخفقي مقدار بيضتين إلى أريع بيضات حسب طول شعرك وكثافته بللي جذور شعرك بالبيض بواسطة قطنة أو فرشاه

ثم وزعى البيض على باقى شعرك ثم دلكى شعرك بعمل مساج كامل لفروة الرأس ثم إرفعي شعرك إلى أعلي الرأس ثم إلسني عليه بالسنيك لدة ساعة ثم إحلمي الدلاستيك وإتركي شعرك حتى يجف ثم إغسليه

للشعرالتقصف



إخطى مقدار بيضتين ثم أضيفي إليهما ملطتين من ريت الجرجير أو زيت الذره وأخلقيه جيداً. بلقى جنور شعرك بالخليط ثم دلكى شعرك الأعلى بباقي إعملي المساج لمدة خمس دقائق وإرفعي شعرك لأعلى

نصانح لله إهرأة

إلبسى غطاء بلاستيك لدة ساعة ثم إغسلي شعرك بالشاميق

للثعرالدهنى إخفقي صفار بيضتين إلى أريع بيضات حسب طول شعرك وكثافته ثم بللي جذور شعرك

أسهل الوسائل لتتظيف البشرة قفاع الزيادى والبيض المكونات . ساش بعضة واحدة، 4-5 ملاعق زيادي الطريقة يضرب البيض (البياض) حتى يتماسك قليلاً ثم يضاف إليه الزيادي ويخلط الإثنان

الإستعمال: ضمى الفليط على العثق والهجه وإتركيه لمدة ربع ساعة وتمسح البشرة بماء ساخل ثم بماء بارد بإستعمال قطعة تماش من القطن

البُشْرَةُ اللَّهُ عَنْهِ أَنْ يَضَافَ الخَلِيطُ مَلَمَةَةٌ صَغَيْرَةً مِنْ عَصَيْر البشرة الجلطة: يشاف الفليط ملعقة صغيرة من عسل

بالبيض .. وإتبعى باقي الطريقة كما سبق ذكره

أتناع متطف للبشرة الدهلية

المكونات : 4/1 فنجان بويره الشوقان + 2/1 كوب

زيادي + 2 ملطة صغيرة عصير ليبون الطريقة : يخلط الشوفان مع الزيادي ويظب الخليط

الإستعمال : يدهن الخليط على العنق والوجه ويترك لدة نصف ساعة ثم يشطف بالماء الفاتر المضاف إليه عصير الليمون

قفاع منطف للبشرة الجافة

المكونات : 2/1 ملعقة صغيرة خميرة البيرة + ملعقة صغيرة عسل نحل + 2/1 ملعقة مسفيرة من خل التفاح + ملعقة كبيرة من الكريمة + 2 صفاريين + لبن الطريقة : تنضَّاف جميع المكونات لبعضهما وتنظط جيداً

الإستعمال : توضع طبقة خفيفة من زيت الزيتون أو زيت السمسم على البشرة ثم يهضم فوقها القناع السابق ويترك لمدة 15 – 20 مقيقة ثم يشطف بالابن المخلف بالماء



شركة في الفايال المارات المار

EVERGREEN

LLOYD TRIESTINO





أحمد حلمى بدر بهاء حسلمى وكالم بهاء دكتور محمد بهاء وجميع العاملين بالشركة يتقدمون بالتهنئة القلبية إلى السيد اللواء بحرى



وذلك لما قام به من إنجازات ونجاحات ويتمنون لسيادته كل تقدم وازدهار

> فى ظل القيادة الرشيدة لفخامة الرئيس

أمحمد حسنى مبارك





الاسطارة السركة ،

شحل وتغريغ

بعزاولة أنسبال الشعرى والتشويق السنكن الرشائ المنابة والعبيارات

خدونة تشغيل ساحات

مزاولة أحمال بداول الحاويات والاستطاع غرفيطة بها من احسال المستحيل والتعقيد بالساحات المسال والتعقيد بالساحات المستحيدة والمستحيد بالمسال المسال والمدود المسال ال

(خدون الحاويات :)

- وعدمة وعلافة وسيباقة وإسبارح الهباويات المنووية
- وخدمة صبانة واصلاح الحساوبات المسردة
- منتبعة العشار ما فالل الرحلة المعاورة الترادة (١٣٠٦)
- و خدمة قسوين الحاويات الفارغة



www.ship-crew.com

۸ شـــارع محمــد رجب (إتحـــاد مـــالاك البســـتان) خلف فندق میرکرري_ســابا باشا - الإســـکندريــــة تابطــــون : ۱۹۰۸/۲۹۲۸ (۲۰) قلبهٔ ون/فـــاکس: ۹۷۰ ۸۴۵/۸۵ (۲۰) ص.بن ۲۰ سیدی جــابر - الإســـــکندریة



Barwil Unitor Ships Service



SERVING ALL OVER THE WORLD











AGEMENT SYSTEM CERTIFICATE



Barwill Unitor Ships Service

loolng Agencles S.A.I

office:

Hassab & Banl El-Abbasi Street Haling (2) Sutten Husseln

Telephone: +20 3 484 3818 : +20 3 488 9888

e-mail: barwil.alexandria@wilhelmsen.com Internet: www.barwilunitor.com





أ/ الشريبني عبد العبود بالأكاديمية العربية للعلوم والنكثوثوجيا يقدم أجمل التهنئة للعروسان وليدبلبل وجبهان عبد المعبود بحفل الرفاف مع أجمل وأرق الأمنيات



العروس: إيمان يوسف العريس تامر عثمان





تهنئة من الكاتب الصحفي محمد شاكر والأستاذة وداد شلبى للعروسين محمد مصطفى عرفة موظف بكلية العلوم ونهى محمد رزق



في حفل عائلي بهيج جمع الأهل والأصدقاء تم زفاف محمد سمير شبل على الأنسة سماح محمد







ترمين جلال رشدى

تهنئة من بابا جلال وماما زيزى وخالو نادر جلال بالإنتهاء من المرحلة الإبتدائية وحصولها على

rother garar



للشئون الاقتصادية نديا للهيئة القومية لتخطيط مشروعات النقل ويتمنى لسيادتها دوان الترقى والتوطيق









الشركة المتحوة الخطوط البحرية

العبارة المتحدة 1 ترفع علم الملكة العربية السعودية

منطقة خدمات تحتوى على،

١ شركة القوافل الدولية للنقل - الملكة العربية السعودية المحادية المحاد

وكيل عام الشركة المعدة للططوط البعرية - للتعدة 1

(4) شركة مينا تورز مصر







شركة القوافل الدولية للنقل الملكة العربية السعودية

الشركة التعدة لنخطوط البحرية





WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO. E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office: Telephone: (01) 521304

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office

10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Suez Office:

Adabia Port
Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Port Said Office:

